



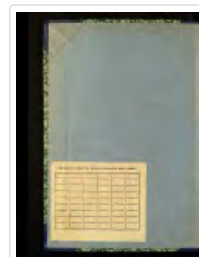
МОРСКОЙ СБОРНИК. Г. 21 1938, № 10



Автор

Григорьев А.

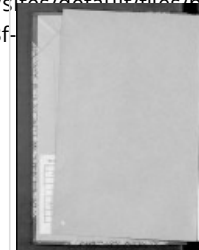
(https://www.prilib.ru/sites/default/files/book_preview/ec4536a7-ea6e-4ed6-9a3f-98c143aca59a/19788418_doc1.jpg)



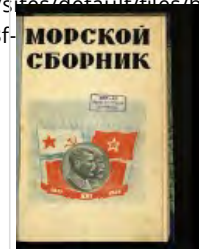
(https://www.prilib.ru/sites/default/files/book_p...)
ea6e-4ed6-9a3f-98c143aca59a/19788418_doc1.jpg



(https://www.prilib.ru/sites/default/files/book_p...)
ea6e-4ed6-9a3f-98c143aca59a/19788418_doc1.jpg

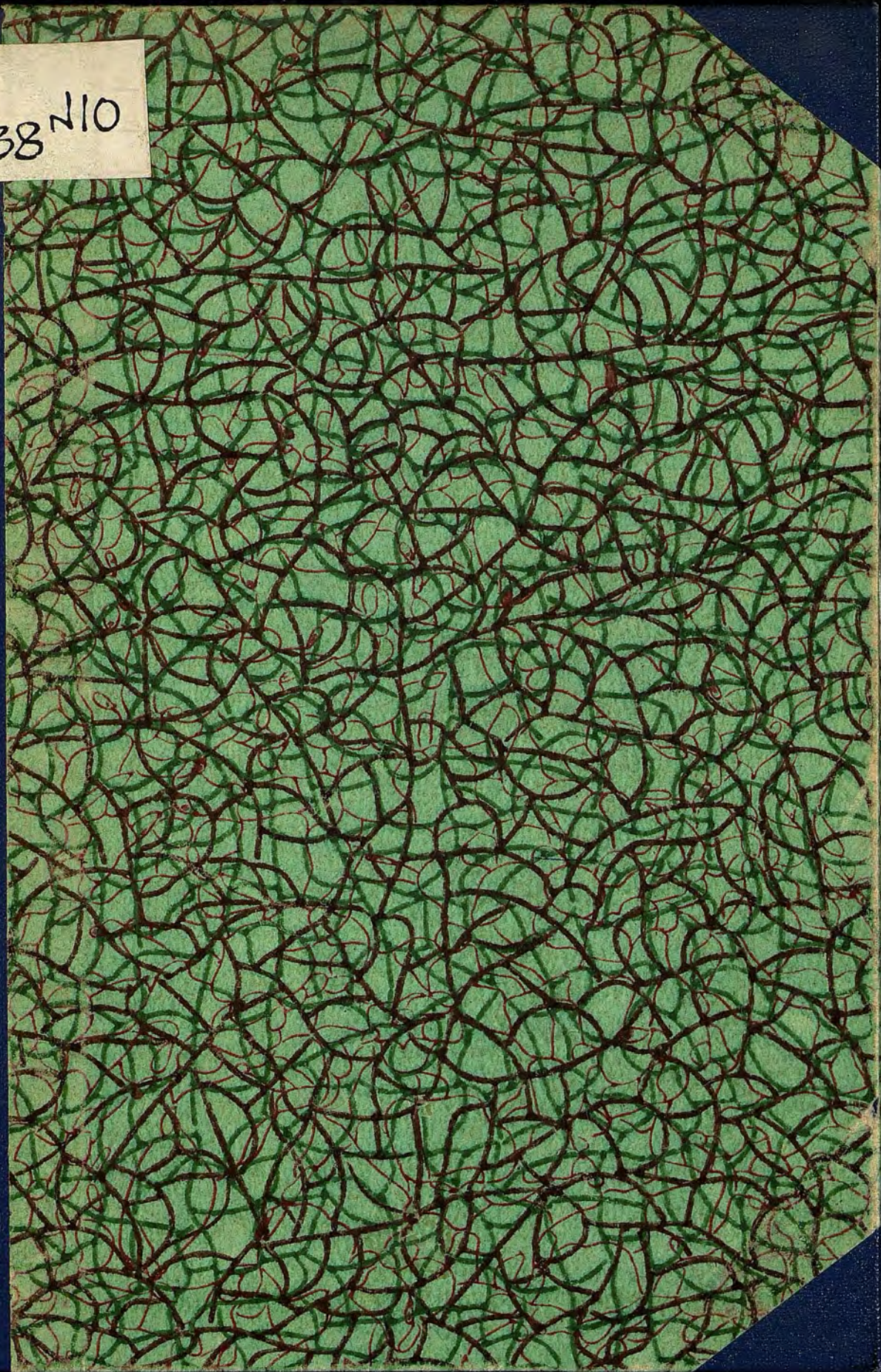


(https://www.prilib.ru/sites/default/files/book_p...)
ea6e-4ed6-9a3f-98c143aca59a/19788418_doc1.jpg



(https://www.prilib.ru/sites/default/files/book_p...)
ea6e-4ed6-9a3f-98c143aca59a/19788418_doc1.jpg

1
1938 N10



[illegible]

[illegible]

МОРСКОЙ СБОРНИК

НИИ-45
Научно-Техническая
Библиотека



THE
C. D. R. R.



22

42
С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ СБОРНИК

ВОЕННО-МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

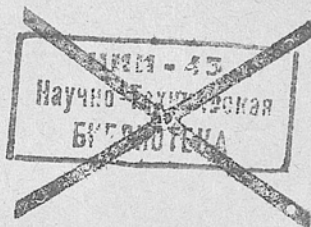
Орган Народного Комиссариата Военно-Морского Флота Союза ССР

(21-й год издания)

629882

№ 10

ОКТАБРЬ 1938



ВОЕНИЗДАТ
ЛЕНИНГРАД

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Под знаменем партии Ленина—Сталина	3
Орловский Н. Корабль Революции	9
Григорьев А. Как мы били самураев	12

Отдел пропаганды марксизма-ленинизма

Чапуркин А. Вооружим наши кадры теорией марксизма-ленинизма	19
---	----

Оперативное искусство и тактика

Звонарев Б. и Баранчук В. Современные линкоры	25
Развитие эскадренных миноносцев в послевоенный период. (Перевод)	37

Исторический отдел

Томашевич А. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море. (Окончание)	53
---	----

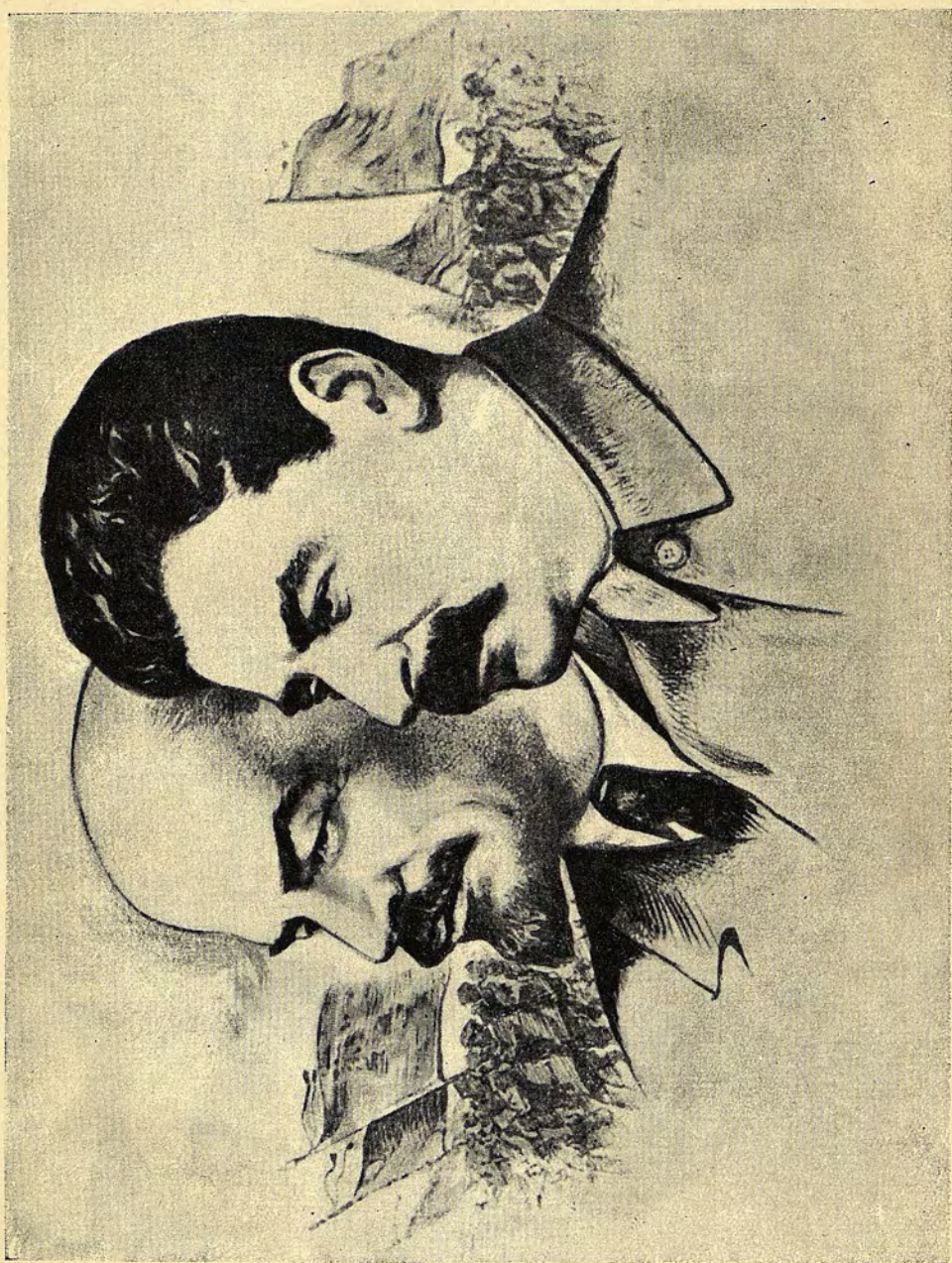
Общий отдел

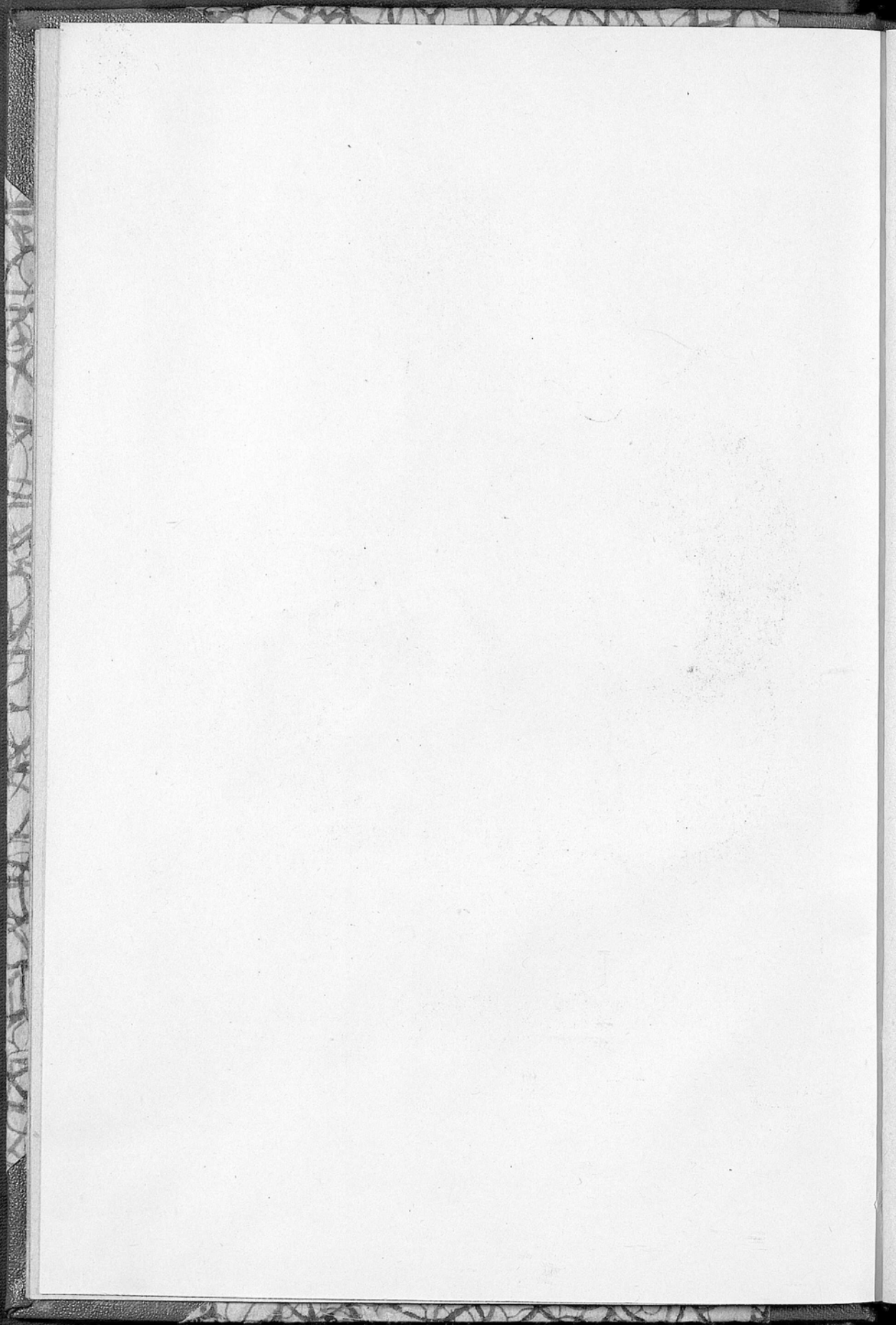
Ипатов П. Через шесть морей и два океана	71
--	----

Иностранный отдел

Олчи-Оглу Н. Военизация иностранных торговых флотов	76
Современные тяжелые гидросамолеты за границей. (Окончание)	91







Под знаменем партии Ленина—Сталина.

Третье десятилетие на одной шестой части мира развевается красное знамя Советов, знамя большевистской партии, непобедимое знамя Ленина—Сталина. Под этим знаменем народы Советского Союза осуществили то, о чем мечтали передовые умы человечества. На него обращены взоры и надежды трудящихся всех стран, которые знают теперь, как нужно бороться, чтобы победить.

21 год назад русский рабочий класс под руководством большевистской партии, в союзе с крестьянской беднотой, при активной поддержке солдат и матросов сверг власть буржуазии.

Революционные моряки сыграли огромную роль в дни Октябрьского штурма. «Морской флот не отстал от армии. Кронштадт был крепостью большевистской партии, где давно уже не признавалась власть Временного правительства. Крейсер «Аврора» громом своих пушек, направленных на Зимний дворец, возвестил 25 октября начало новой эры — эры Великой социалистической революции». ¹⁾

Определяя значение Октябрьской социалистической революции, В. И. Ленин говорил:

«Отныне наступает новая полоса в истории России, и данная третья русская революция должна в своем конечном итоге привести к победе социализма». ²⁾

Ленинские предначертания в наши дни блестяще воплощены в жизнь. Народы Советского Союза под руководством партии большевиков, под руководством своего мудрого вождя и учителя товарища Сталина построили новое социалистическое общество, общество без эксплуататоров и эксплуатируемых.

«На наших фабриках и заводах работают без капиталистов. Руководят работой люди из народа. Это и называется у нас социализмом на деле. На наших полях работают труженики земли без помещиков, без кулаков. Руководят работой люди из народа. Это и называется у нас социализмом в быту, это и называется у нас свободной социалистической жизнью». ³⁾

Социализм в СССР победил окончательно и бесповоротно. Великая Сталинская Конституция, которая подвела итог многих лет борьбы и завоеваний трудящихся, является знаменем победы социализма.

¹⁾ «История Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)», стр. 199.

²⁾ Ленин. Сочинения, т. XXII (3-е издание), стр. 4.

³⁾ Сталин. Речь на предвыборном собрании Сталинского избирательного округа г. Москвы.

Партия, руководимая товарищем Сталиным, привела народы СССР к светлой, радостной жизни, разгромив подлую банду отъявленных и злейших врагов народа — агентов фашистских разведок — троцкистско-бухаринских и иных предателей, шпионов и диверсантов. Эти кровавые псы фашизма с первых дней Октябрьской социалистической революции состояли в заговоре против Ленина, против партии, против советской власти.

Славная советская разведка во главе с верным ленинцем Н. И. Ежовым раздавила мерзкую гадину. «Советский народ одобрил разгром бухаринско-троцкистской банды и перешел к очередным делам». ¹⁾

* * *

21-й год Великой октябрьской социалистической революции войдет в историю как год новых величайших побед трудящихся нашей страны во всех областях социалистического строительства. Этот год отмечен расцветом советского демократизма, огромным подъемом политической и производственной активности трудящихся, замечательными достижениями советской науки, техники, искусства.

21-й год Великой октябрьской социалистической революции был годом дальнейшего укрепления обороноспособности нашей страны, укрепления боевой мощи Красной Армии и Военно-Морского Флота.

21-й год Великой октябрьской социалистической революции отмечен событиями, которые во всей нашей жизни поистине представляют замечательное явление. В этот год народы Советского Союза выбирали свои Верховные органы власти по новой Сталинской Конституции.

Выборы принесли полную победу блоку коммунистов и беспартийных.

Перед лицом всего мира выборы показали крепкую дружбу народов СССР и несокрушимое морально-политическое единство советского народа. Они показали нерушимую связь большевистской партии с народом, безграничное доверие народа политике партии, глубокую любовь и преданность его своему вождю и учителю товарищу Сталину.

Выборы явились триумфом партии большевиков. И это не случайно. На всех этапах истории своего развития партия Ленина—Сталина была теснейшим образом связана с массами, боролась за интересы народа, она подняла миллионы трудящихся на борьбу за социализм.

Партия разгромила троцкистско-бухаринских и иных бандитов и буржуазных националистов, злейших врагов народа, агентов фашистских разведок. Гнусные предатели мечтали о возврате капитализма, чтобы утопить в крови завоевания революции.

Мерзавцы просчитались. Советский народ усвоил указания своего учителя товарища Сталина о том, что пока существует капиталистическое окружение будут шпионы, диверсанты, вредители. Весь народ помогает советской разведке разоблачать и выкорчевывать троцкистско-бухаринских бандитов.

Ликвидируя последствия вражеской деятельности троцкистско-бухаринского охвоста, смело выдвигая молодые, способные кадры, советский народ в 21-м году Великой октябрьской социалистической револю-

¹⁾ „История Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)*“, стр. 332.

ции добился нового подъема всего народного хозяйства, нового роста материального уровня трудящихся.

Больших успехов добилась наша промышленность. По данным за первые 10 месяцев 1938 г., в сравнении с соответствующим периодом прошлого года, мы имеем подъем крупной промышленности на 12,5%. Выросла добыча каменного угля, нефти, увеличилась выплавка стали, больших успехов достигла металлообрабатывающая промышленность, снова двинулся в гору железнодорожный транспорт.

Наше сельское хозяйство — самое крупное, механизированное сельское хозяйство в мире. Свыше 470 тыс. тракторов обрабатывают наши поля. 137 748 комбайнов и 138 873 автомобиля МТС обслуживают колхозы. Урожай уже в 1937 году дал нам 7 млрд. пудов хлеба.

Воспитанные партией советские люди готовы на любой подвиг во имя родины. Папанинская четверка, в течение 9 месяцев дрейфовавшая во льдах Полярного бассейна, показала исключительный образец мужества, героизма и большевистского упорства в достижении цели. Блестящий полет Коккинаки из Москвы в район Владивостока, подвиг трех советских патриотов Героев Советского Союза — Гризодубовой, Осипенко и Расковой, в труднейших условиях выполнивших задание партии и правительства, вызывают в каждом трудящемся нашей страны чувство гордости за свою родину.

Золотыми буквами в историю нашей страны будут вписаны подвиги бойцов-дальневосточников — героев озера Хасана. Воодушевленные великими идеями партии Ленина—Сталина бесстрашно бросались в бой герои озера Хасана, красные воины-богатыри, вышвырнувшие зарвавшихся японских самураев с советской священной земли.

Родина, партия, Сталин!

Эти слова не сходили с уст бойцов, под ураганным огнем отважно бросавшихся на штурм высоты Заозерной. Герои-дальневосточники на полях сражений показали беспримерную доблесть и героизм. За родину, за партию, за родного Сталина они готовы были отдать свою кровь, свою жизнь. И они победили, ибо их вела к победе партия Ленина—Сталина. В боях у озера Хасан коммунисты и беспартийные показали мощную, ничем не сокрушимую силу морально-политического единства советского народа.

С первых дней Октябрьской революции советские военные моряки грудью стали на защиту социалистической родины. Как и Красная Армия, Красный Флот ковался в огне отечественной войны против интервентов. Балтийский флот, награжденный орденом Красного Знамени за боевые заслуги перед революцией, доблестно отстаивал каждую пядь советской земли от атак интервентов и белогвардейцев. Этот флот положил много сил на создание Волжской, Каспийской, Днепровской, Северо-Двинской, Ладожской флотилий, которые помогали героической Красной Армии громить врагов Советской республики.

Сотни матросских отрядов на всех сухопутных фронтах с беззаветной отвагой защищали завоевания Октябрьской революции. Тысячи красных моряков погибли смертью героев в борьбе за советскую власть. Легендарная слава о них будет вечно жить в сердцах всех советских патриотов. К победе над интервентами и белогвардейцами Красную Армию и Красный Флот вела партия Ленина—Сталина. Неоценимую роль в этой

исторической победе сыграл великий Сталин. Сталинские планы ликвидации опасности Петрограду весной 1919 года, разгром мятежников на форте «Красная Горка» и армии Деникина останутся в веках памятниками гениальной большевистской стратегии.

Героическая история Красного Флота связана и с такими именами, как тт. Молотов, Л. Каганович, Ворошилов, Киров, Орджоникидзе, Куйбышев, Фрунзе. Источником могущества и непобедимости вооруженных сил страны Советов является политика большевистской партии, уверенно ведущей советский народ к коммунизму.

21-й год Великой октябрьской социалистической революции отмечен событием, имеющим исключительное значение в деле укрепления обороны страны. Партия и правительство приняли решение об образовании Наркомата Военно-Морского Флота СССР. Товарищ Молотов, выступая на первой сессии Верховного Совета СССР, следующим образом объяснил необходимость образования нового Наркомата.

«Мы должны считаться с тем, что страна наша большая, что она омывается морями на громадном протяжении, и это нам всегда напоминает о том, что флот у нас должен быть крепкий, сильный. (Бурные аплодисменты). Об этом же нам напоминают и капиталистические державы тем, что за последние годы они развернули громадное военно-морское строительство. Мы не думаем оставаться равнодушными к этому факту...»

И далее —

«Мы считаем так: главное, чтобы был крепок и могуч наш государственный корабль, а он, как мы знаем, крепок и все больше крепнет. (Бурные аплодисменты). Наш советский строй могуч и хочет быть еще могущественнее, хочет быть неприступным для врагов. (Бурные продолжительные аплодисменты). Из этого мы делаем вывод, что нам нужна сильная Красная Армия и нам нужен сильный Военно-Морской Флот. (Продолжительные аплодисменты). У могучей Советской державы должен быть соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела, морской и океанский флот». (Продолжительные аплодисменты).

Образовав Наркомат Военно-Морского Флота, партия и правительство тем самым возложили на командование, политаппараты, парторганизацию, на весь личный состав флота большие задачи.

Военно-Морской Флот СССР уже сейчас представляет грозную силу. Заботами партии и лично товарища Сталина созданы могучие Северный и Тихоокеанский флоты, имеющие в своем составе корабли различных классов. Исключительную силу представляет наш подводный флот. За последнее время сильно выросли также береговая оборона и морская авиация.

Флот обладает замечательными кадрами краснофлотцев и командиров — пламенных патриотов родины, беззаветно преданных делу партии. Флотская парторганизация — крепкий, до конца преданный делу Ленина — Сталина большевистский отряд. Очистившись от мерзких шпионов и предателей, советский флот неуклонно поднимает уровень боевой подготовки.

Замечательных успехов достиг флот в летней кампании текущего года. В условиях сложных и непрерывных походов краснофлотцы и ко

мандиры показали отличное знание техники, тактическую грамотность, высокую боевую готовность. На этих походах и учениях краснофлотцы и командиры блестяще продемонстрировали выдающиеся качества пламенных советских патриотов — отвагу, мужество, геройство.

Эти качества рождены уверенностью народа, уверенностью бойцов и командиров флота в правильности политики партии. Партия воспитывает героев. Имея такие кадры пламенных патриотов, мужественных бесстрашных бойцов, воспитанных героической партией Ленина — Сталина, Военно-Морской Флот представляет собой грозную несокрушимую силу, страшную для врагов, которые вздумают напасть на нас с моря.

Это блестяще доказали летчики Тихоокеанского флота, громившие японских самураев в районе озера Хасан.

Истекший год принес новые, серьезные осложнения в международной обстановке. На огромных пространствах Китая, в Испании фашистские хищники ведут грабительскую войну. Пожар войны перекидывается в страны Центральной Европы.

Германский фашизм, поощряемый, так называемыми, «демократическими государствами» — Англией и Францией, — захватил Австрию, вторгся в Чехословакию. «Война идет на громадном пространстве от Гибралтара до Шанхая. Война уже успела втянуть в свою орбиту более полмиллиарда населения». ¹⁾

Лихорадочно идет подготовка к войне против Советского Союза. Бешеными темпами растут вооружения, в том числе морские вооружения агрессоров.

Советский Союз проводит твердую политику мира.

Однако,

«самая миролюбивая политика нашего правительства и народа не может гарантировать нас от агрессий» ²⁾.

Не прекращались провокации с целью втянуть СССР в войну. Зарвавшиеся японские самураи пробовали даже прощупать крепость нашей обороны штыками. Подтянув крупные силы, японские самураи перешли нашу границу в районе озера Хасан. Весь мир знает теперь, что из этого вышло.

Части нашей доблестной Красной Армии могучим ударом сокрушили японских самураев. Понеся тяжелые потери в людском составе и материальной части, остатки отборных японских войск панически бежали.

СССР единственная в мире страна социализма. Факт ее существования вызывает звериную злобу у наших врагов, которые только и мечтают о том, чтобы напасть на СССР. В своем ответе тов. Иванову товарищ Сталин говорил:

«В самом деле было бы смешно и глупо закрывать глаза на факт капиталистического окружения и думать, что наши внешние враги, например, фашисты не попытаются при случае произвести на СССР военное нападение. Так могут думать только слепые бахвалы или скрытые враги, желающие усыпить народ». ³⁾

¹⁾ „История Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)“, стр. 318.

²⁾ Ворошилов. XX лет РККА—ВМФ, стр. 21.

³⁾ Сталин. „Письмо т. Иванова и ответ т. Сталина“.

Краснофлотцы и командиры Военно-Морского Флота должны твердо усвоить это указание товарища Сталина. Необходимо всемерно повышать боевую готовность флота, крепить железную воинскую дисциплину, готовить полноценные кадры морских специалистов, в совершенстве владеющих сложной военно-морской техникой.

Истекший год ознаменовался крупнейшим событием в жизни нашей партии, нашей страны. Под редакцией Комиссии ЦК ВКП(б) при самом ближайшем личном участии товарища Сталина вышел одобренный ЦК ВКП(б) проникнутый сталинской мудростью, глубоко научный труд — «История Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)».

Изучая «Историю ВКП(б)», овладевая марксизмом-ленинизмом, этой наукой из всех наук, бойцы, командный и начальствующий состав флота поднимут на небывалую высоту боевую подготовку кораблей и частей флота. Бойцы и командиры еще более повысят революционную бдительность, научатся еще сильнее ненавидеть врагов, еще теснее сплотятся вокруг победного знамени партии Ленина—Сталина.

Трудящиеся нашей страны уверенно вступают в 22-й год Великой октябрьской социалистической революции. Советский народ, как никогда, сплоченный вокруг ленинско-сталинской партии, под знаменем Ленина — Сталина во главе со своим мудрым и любимым вождем товарищем Сталиным идет к новым победам социализма.

Красная Армия и Военно-Морской Флот бдительно охраняют священные рубежи нашей родины. Краснофлотцы и командиры, партийные и непартийные большевики будут всемерно укреплять боевую подготовку кораблей флота, держать его в состоянии постоянной мобилизационной готовности,

«... чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох». ¹⁾

СССР — могучая морская держава, флот которой зорко стоит на страже великих Октябрьских завоеваний. Если же враг попытается напасть на нашу страну, то Красный Флот выполнит свой долг, и враг будет потоплен в его собственных водах.

¹⁾ Сталин. «Письмо т. Иванова и ответ т. Сталина».

КОРАБЛЬ РЕВОЛЮЦИИ.

Н. ОРЛОВСКИЙ.

„Крейсер „Аврора“ громом своих пушек, направленных на Зимний дворец, возвестил 25 октября начало новой эры — эры Великой социалистической революции“.

„Краткий курс истории ВКП(б)“.

История легендарного крейсера начинается с того момента, когда «Аврора» стала в ремонт у Франко-русского судостроительного завода. Постановка в ремонт для всякого корабля и его экипажа — нечто вроде временной, вынужденной отставки. Казалось, что революционный шторм не затронет крейсера, пережившего трагедию «Цусимы».

Но так только казалось. Связав свою судьбу с революционным Петроградом, «Аврора» вошла в историю, как головной корабль Великой октябрьской эпопеи.

Как и весь Балтийский флот, «Аврора» — большевистский крейсер. В Смольный пришел рядовой матрос с револьвером за поясом и по-военному доложил:

«Команда корабля идет за большевиками и готова выполнить любое распоряжение ЦК».

Это говорил строевой матрос, один из членов судового комитета «Авроры», выделенный командой крейсера в качестве представителя большевистского экипажа при Центральном Комитете партии.

События нарастали с исключительной быстротой. Кризис назревал. После того, как ЦК под руководством Ленина и Сталина принял решение о восстании, на крейсере приступили к лихорадочной подготовке к Октябрьскому штурму. Из Кронштадта были доставлены и погружены на крейсер под покровом осенней ночи снаряды. В 2 часа дня 23 октября судовый комитет получает распоряжение: «Быть готовыми к восстанию». Вслед за этим второе: «Все суда и буксиры на Неве подчиняются «Авроре». Это означало, что решающий час приближается.

Страница истории перевертывается, когда крейсер получает распоряжение Смольного:

«Сняться с якоря и свести мост, занятый юнкерами».

Судовой комитет принимает решение: пары не подымать, чтобы не вызвать внимания с набережных, на буксирах не держать даже отлични-

тельных огней. Часть авроровцев еще с утра ушла на берег и присоединилась к балтийцам, обложившим Зимний дворец. Орудийная прислуга уже стоит у своих пушек, готовая дать первый залп.

Тишина по-прежнему немая, зловещая. Черная осенняя ночь тяжело повисла над Петроградом. На набережных ни одного огонька: на окна посольских особняков с наступлением сумерек опустились металлические жалюзи. На обоих концах разведенного юнкерами Николаевского моста замерли фигуры караульных, злобно зафыркали броневики, прибывшие на подмогу от Зимнего. Предатели Зиновьев и Каменев опубликовывают решение ЦК о восстании в меньшевистской «Новой Жизни». Троцкий на заседании Петроградского Совета выбалтывает срок восстания. Так изменники революции предупредили Временное правительство о приближении большевистского штурма. Керенский спешно вызывает в Петроград войска с фронта, чтобы разгромить штаб революции — ленинско-сталинскую партию. Но победного шествия социалистической революции уже нельзя было остановить.

Когда на «Авроре» все уже было готово, судовой комитет вызвал командира крейсера и предложил перевести крейсер к Николаевскому мосту. Командир спускается вниз, небольшое совещание в кают-компании и — категорический отказ со ссылками на недостаточную глубину фарватера. Но матросы знают, что это очередная и наивная попытка офицеров удержать большевистский корабль от участия в вооруженном восстании. Офицеры тотчас же сажаются под арест. Около них выставляются часовые.

— Ничего, — говорят матросы, — без них пройдем. . .

Один из боцманматов берет лот и начинает промерять глубины невиского фарватера, буксиры натягивают швартовы.

— Все наверх!

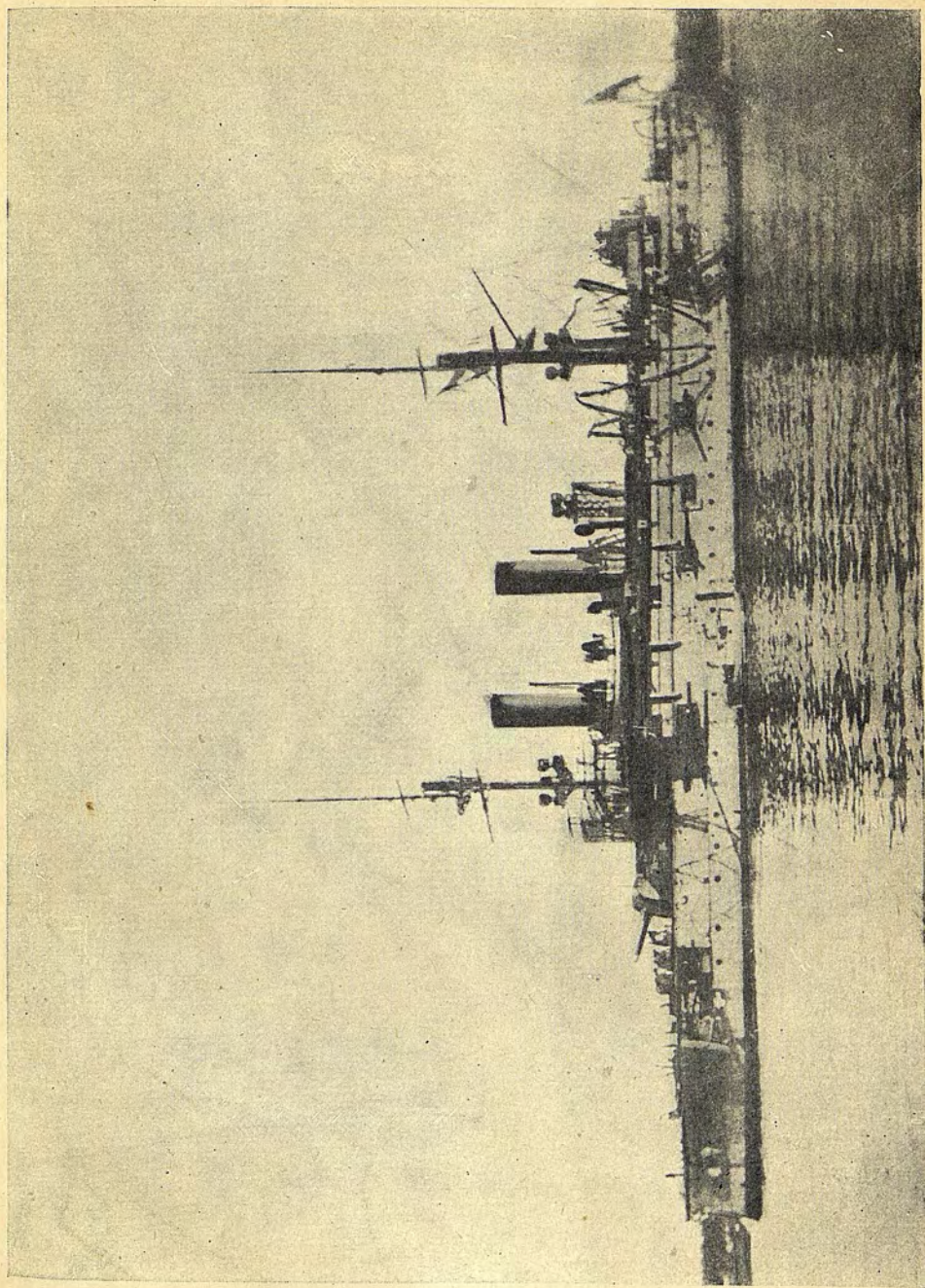
Это — ответственная команда на каждом корабле, она разносится по всему крейсеру. Поняв, что «нижние чины» могут обойтись и без командиров, офицеры срочно прислали на мостик посыльного с сообщением: «Согласны вести крейсер». Судовой комитет принял это предложение, но на всякий случай около командира и остальных офицеров были поставлены свои люди.

— Из правой бухты вон. . .

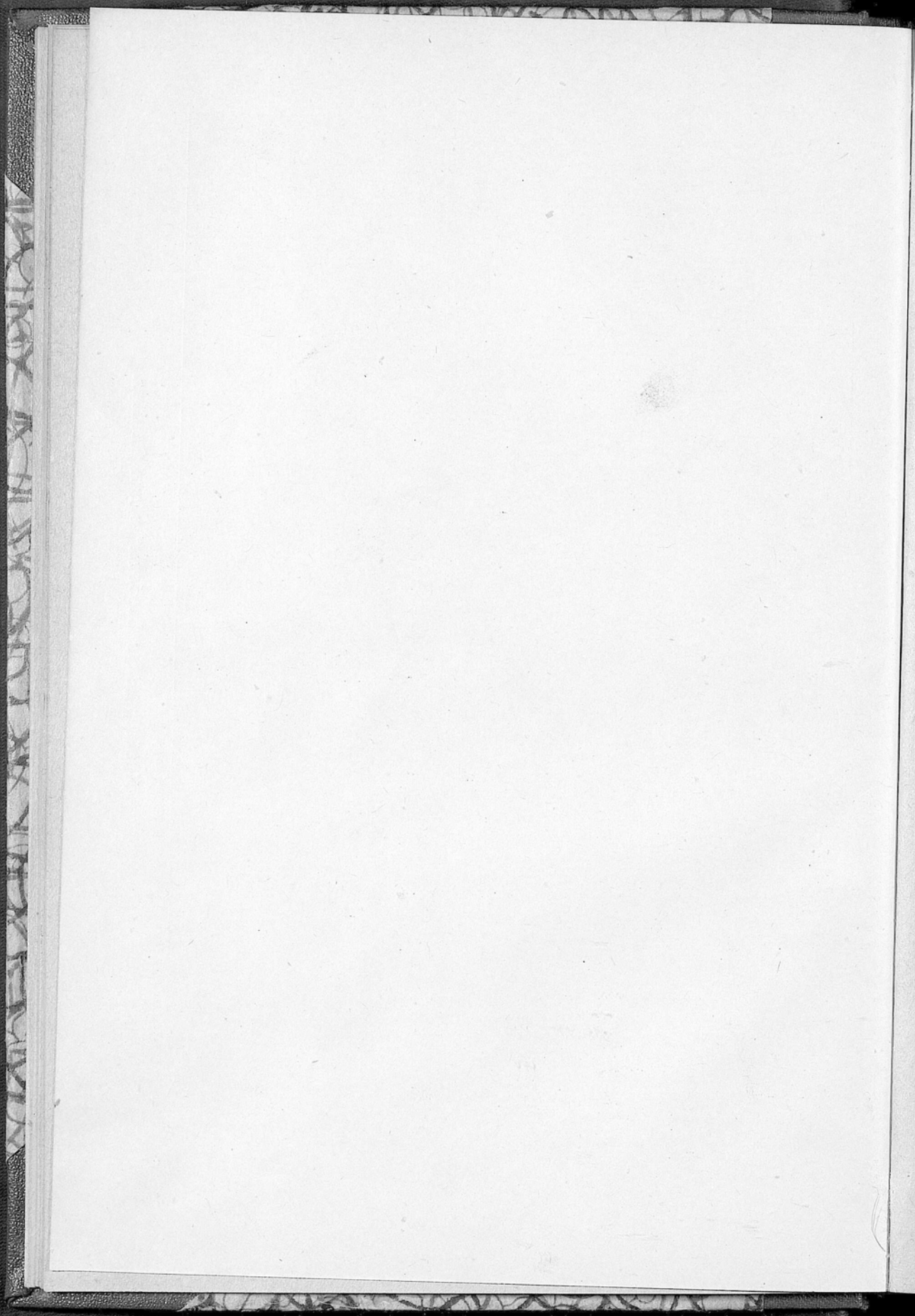
Якорь весом в 500 пудов с грохотом пошел в воду, этого уже скрыть было нельзя. Юнкера, внезапно увидев «Аврору» по середине Невы, с криками «Пришел броненосец» бросились бежать к Зимнему. Через несколько минут караул из авроровцев высадился на набережной и начал сводить мост. Долго разыскивали машиниста разводных механизмов, но наконец решили сами выполнить эту задачу, и рано утром в Смольный было сообщено о том, что Николаевский мост сведен.

Наступил следующий день — канун Октябрьского переворота. Весь Питер уже знал, что команда крейсера отказалась выполнить приказ Керенского о выходе в Гельсингфорс; вместо этого большевистский крейсер вошел в Неву. Юнкера быстро поняли, что это означает, и начали возводить баррикады из дровяных штабелей.

Час схватки приближался. В окнах Зимнего дворца устанавливались пулеметы, а район со стороны Марсова поля уже был обложен большевистскими частями и отрядами вооруженных рабочих. В этот день с «Авроры» была высажена большая часть команды, присоединившаяся к балтийцам, наступавшим на Зимний. В последнюю, решающую ночь на корабле остались почти одни комендоры. Судовой комитет вызвал артил-



Крейсер „Заря Свободы“ в дни Октября.



лерийского старшину Огнева (погибшего в годы гражданской войны в борьбе с Деникиным) и приказал ему зарядить баковое шестидюймовое орудие. Условного сигнала еще не было. Но вот в одной из комнат Смольного Ленин и Сталин принимают решение... В 9 часов вечера, когда ночь опять опустилась на город, над Петропавловской крепостью взвизывает ракета.

— Носовое... По Зимнему прямой наводкой... Огонь!

Орудие на баке дает выстрел — он оказался историческим. Озарив Неву ослепительной вспышкой, залп глухим эхом прокатился над всем городом, призвав бойцов Революции к последнему натиску.

На кормовом флагштоке «Авроры» краснознаменный флаг, отмечающий исторические заслуги легендарного крейсера. Героическое прошлое корабля вдохновляет бойцов и командиров на новые успехи в своей работе. Почти по всем видам боевой подготовки «Аврора» занимает первые места на своем соединении. По зенитным стрельбам, военно-морскому делу, организации службы программа выполнена на хорошо. Этого авроровцы добились, благодаря социалистическому соревнованию, особенно широко развернувшемуся в предоктябрьские дни. В соревновании росли люди, повседневно укрепляющие боевую мощь нашего Военно-Морского Флота.

Строевые краснофлотцы тт. Егоров и Еремин стали отличными зенитчиками, а молодой боцман т. Шабанин показывает образцы в знании морского дела. Лейтенант т. Дутиков первый год командует боевым подразделением, но в нем уже чувствуется опытный, способный командир. Товарищ Костюченко несколько лет назад был на «Авроре» боцманом, а сейчас является помощником командира крейсера.

Большую работу авроровцы провели в период летней кампании по учебе и воспитанию наших молодых командирских кадров. Проходившие на «Авроре» практику курсанты Военно-морского училища им. Фрунзе приобрели здесь большой опыт и навыки. Многие из курсантов к концу практики выполняли обязанности пом. вахтенных командиров.

Нет на корабле ни одного человека, который бы не знал революционных традиций корабля. Ежегодно в дни Октябрьских праздников на крейсер приходят старые авроровцы — участники Октября и рассказывают молодым бойцам о незабываемом прошлом. С чувством гордости читают на крейсере страницы «Истории ВКП(б)», отмечающие историческую роль «Авроры» в октябре 1917 г. Заместитель политрука и лучший пропагандист на корабле т. Клочихин перед годовщиной Октября собрал агитаторов, посылаемых на ленинградские заводы, и, раскрыв «Историю ВКП(б)», начал свой инструктивный доклад с исторического выстрела. Подробно остановившись на участии моряков Балтики в штурме Зимнего дворца, молодой политработник, выращенный на «Авроре», закончил свою беседу словами:

— Мы никому не отдадим Октябрьских завоеваний!

КАК МЫ БИЛИ САМУРАЕВ.

А. ГРИГОРЬЕВ,

зам. политрука, бывший секретарь бюро ВЛКСМ
Н-ской авиачасти Тихоокеанского флота.

Район озера Хасан неслучайно избран японскими авантюристами для наглого нападения на советские границы. Вдоль озера расположена цепь сопок, по вершинам которых проходит граница, утвержденная Хунчунским договором. Одними из этих сопок являются высоты Заозерная (Чанкуфын) и Безымянная, на которых разыгрались события, сделавшие этот район известным всему миру.

Обе эти сопки невысоки: около 150 метров над уровнем моря. Но вся простирающаяся на север от них низменность дает возможность просматривать с высот все побережье до Владивостока. Таким образом, указанные сопки являются командными, и обладатель их может держать под контролем все советское побережье вплоть до Владивостока и залива Посьет.

Японцев, несомненно, прельщало и географическое расположение сопки. Отсюда до Владивостока по прямой — 130 километров. Это обстоятельство давало японскому военно-морскому флоту возможность в случае успешного для самураев развития операций оказать поддержку с моря.

Кроме того, высоты Безымянная и Заозерная представляют большие удобства для обороны. Наконец, весь район советской территории покрыт озерами, болотами, очень беден дорогами. Это, естественно, стесняет маневр наших войск, подброску резервов. Склоны высот на советскую территорию скалисты.

Сопки отделены от всей остальной территории озером Хасан длиной около 4—5 километров. Между озером и границей лежат узкие проходы шириной 150—200 метров. Только через эти проходы можно подойти к высотам.

Японцы задолго готовились к нападению. Это видно хотя бы из того, что они построили несколько железнодорожных веток, подходящих к границе, очевидно, для подвоза резервов, боеприпасов, эвакуации и т. д.

Большое внимание японцами было уделено инженерным работам. Захватив сопки Безымянную и Заозерную, они сразу же воздвигли перед ними проволочные заграждения в четыре кола, соорудили долговременные укрепленные точки, покрыли их сетью окопов, ходов и блиндажей.

Весь ход героических боев в районе озера Хасан хорошо известен нашим читателям. Мне хочется остановиться лишь на тех моментах, участником и свидетелем которых был я сам.

В боях у озера Хасан принимала участие наша Н-ская авиационная часть Тихоокеанского флота, находящаяся всегда в полной боевой готовности. В любую секунду, по первому же сигналу наши истребители могли подняться в воздух и вступить в бой с врагом.

Когда мы узнали о наглом провокационном нападении японских самураев на доблестных советских пограничников, то наши летчики находились на аэродроме у самолетов и делились своими чувствами и мыслями. Все горели одним желанием — как можно скорее сразиться с врагом, показать наглым самураям силу и мощь советской авиации.

Утром 6 августа пришел боевой приказ. Сразу же со всех концов аэродрома затрещали моторы самолетов, а через несколько минут истребители были уже в воздухе.

Бои в районе озера Хасан обогатили нас ценнейшим опытом. Полевой устав РККА (ПУ-36) говорит: «... остальные роды войск, действующие совместно с пехотой, выполняют свои задачи в ее интересах, обеспечивая ее продвижение в наступлении и стойкость в обороне». Этот основной закон взаимодействия полностью подтвердился в боях у озера Хасан. Авиационные части все время тесно действовали с остальными родами войск, помогая разрешению основной задачи, поставленной пехоте — овладеть сопками Заозерная и Безымянная и выгнать японских захватчиков с советской территории.

С 4 по 6 августа шли упорные бои за сопку Заозерная. Значительные фортификационные сооружения и большое количество пулеметов и артиллерии, установленных японцами, требовали применения советской стороной мощной артиллерии и авиации. Без их помощи пехота не могла быстро выполнить своей задачи.

Была пущена в дело бомбардировочная авиация. Сначала вылетели легкие бомбардировщики, а вслед за ними — тяжелые. На сопке вздымались фонтаны земли и огня. Во все стороны разлетались обломки орудий и пулеметов. Разрывы наших бомб производили большой эффект. Звук разрывов был таким сильным, что в окрестности двух десятков километров от поля боя в домах дрожали стекла.

После того, как огневые точки противника были уничтожены и сопка, покрывшись сотнями воронок, из зеленой превратилась в угольно-черную, наша пехота с громким «ура», с возгласами «за родину, за великого Сталина, вперед!», прокладывая себе дорогу штыками, прикладами и гранатами, ворвалась на сопку и водрузила на ней победное красное знамя.

Совершенно ясно, что при выгодных позициях, которые занимали самураи, успешное разрешение пехотой своей задачи было обусловлено хорошо организованными совместными с пехотой действиями авиации и артиллерии. Именно авиация и артиллерия подавили и уничтожили японские огневые точки, сломили силу сопротивления самураев и расчистили таким образом дорогу нашей пехоте. При этом на пехоту ложилась не менее сложная и ответственная задача — совместно с танками преодолеть проволочные заграждения японцев и в непосредственной схватке с самураями уничтожить их живую силу.

Действия авиации в боях у озера Хасан получили высокую оценку. Герой Советского Союза комбриг т. П. Рычагов говорит об этом следующее:

«Авиация задание свое выполнила. Огневые рубежи, сопки, на которых сидели окопавшиеся враги, были буквально скальпированы... Японская военщина увидела силу выучки советских летчиков, силу и мощь нашей советской авиации. Японские солдаты пишут родным домой: — Такой мощной силы и техники мы еще никогда не видели».

Блестяще подтвердилось и другое положение Полевого устава о том, что «... огромное значение имеет проявление частной инициативы подчиненных, которые первыми сталкиваются с внезапным изменением боевой обстановки». Опыт показал, что без этой инициативы, проявленной всеми от рядового бойца до командира, нельзя достигнуть успеха в бою. Современный бой настолько скоротечен и многообразен по характеру своей обстановки, что старший начальник не имеет возможности предусмотреть до мелочей все, что требуется предпринять в полосе своей деятельности для своевременного реагирования на все действия противника. Подчиненным предоставляются самые широкие возможности для проявления личной инициативы, направленной в развитие и выполнение приказа старшего начальника.

Частная инициатива приобретает огромное значение и в авиации, где экипажи, как известно, часто действуют не самостоятельно, а в составе подразделения в целях разрешения общей задачи.

Приведу пару примеров.

Во время одного из вылетов летчик-комсомолец т. Карацупа, идя в строю, заметил разрывы японских шрапнелей невдалеке от плоскости своего самолета.

Японская зенитная батарея демаскировала себя сразу же, как только открыла стрельбу. Поэтому т. Карацупа не стоило большого труда эту батарею обнаружить. По своей инициативе, он отделился от строя, пикировал, сделал перелет через крыло, как будто бы его самолет подбит и падает, а потом, достаточно снизившись, выровнялся и метко сброшенными двумя бомбами подавил вражескую зенитную батарею. Затем он присоединился к строю своих самолетов.

Кандидат партии, летчик т. Гайдук, выполняя боевую задачу, шел на высоте 3 000 метров. Его внимание привлекли какие-то подозрительные пятна на земле. Это были позиции японских станковых пулеметов. Тов. Гайдук пикировал до 200 метров и четырьмя бомбами превратил пулеметы в груды обломков. Путь нашей пехоте был расчищен.

Этот пример говорит о том, что, даже находясь в воздухе и выполняя свою задачу, никогда нельзя забывать об интересах наземных войск, если это, разумеется, не мешает выполнению основной задачи, поставленной перед летчиком.

Интересно отметить, что в районе озера Хасан не произошло ни одного воздушного боя. Японские летчики оказались порядочными трусами. Они боялись наших истребителей и зенитной артиллерии.

Мне не известно также ни одного случая успешных действий японской зенитной артиллерии, которой у самураев было немало. Стреляют японские зенитчики неважно. Вот что рассказывают по этому поводу командиры тяжелых кораблей тт. Гаврилин и Логунов:

«Эскадрилью вел капитан т. Финогенов, ныне награжденный за доблесть и отвагу орденом «Красное Знамя». Завидев нас, японские зенитные батареи открыли огонь. Но пробоины оказались только у флагманского корабля, да и то незначительные, безопасные. От японских же

батарей после наших бомб остались лишь одни обломки орудий, да гора трупов.

«Наши самолеты летали совершенно невредимыми еще и потому, что капитан т. Финогенов перед вылетом дал указания самолетам держаться на разных высотах, все время меняя их. Это сильно затруднило японцам ведение прицельной, точной стрельбы».

Героические бои в районе озера Хасан чрезвычайно богаты примерами образцовых действий командного состава, умелого управления своими подразделениями, проявления личной инициативы и отваги, еще больше воодушевляющей бойцов и увлекающей их на бой с врагом. Вот один из случаев, описанных в газете «На защиту родины», родившейся во время боев I Отдельной (Приморской) Краснознаменной армии с самурайскими войсками:

«... Несколько раз шел батальон в атаку на врага и все время лейтенант Галимов был в передовых рядах. Он вдохновлял бойцов, и они бесстрашно шли вперед на врага, сокрушая его. Нелегко давались эти атаки, но они приносили победу. Враг отступил. Батальон начал бить его на его же территории.

«В этом бою подразделение Галимова держало инициативу в своих руках. Оно было в нескольких метрах от сложного лабиринта японских окопов. Враг отчаянно, беспорядочно отстреливался. Видимо, он не рассчитывал отступить.

«Лейтенант Галимов впереди. На боку у него сумка противогаса, до отказа заполненная гранатами. Вот бойцы во главе с лейтенантом, умело маскируясь в складках местности, подползают к окопам врага и начинают с яростью забрасывать его гранатами. От оглушительных взрывов содрогается земля. Обезумевшие от страха и неисчислимых потерь захватчики оставляют окопы.

«С наступлением сумерек из правого окопа противника начал стрелять пулемет. Пули его поражали фланг наступающих. Лейтенант Галимов принимает быстрое решение. Он незаметно подползает к самому окопу. Глубокая воронка от снаряда послужила прекрасным местом укрытия. Здесь у него созревает план — уничтожить пулеметный расчет противника, не дать ему возможности вести огонь по наступающим. Свой план он осуществил с изумительным хладнокровием и выдержкой. Два метких выстрела из пистолета, и номера убиты. Другие уже боялись подходить к пулемету.

«Ночные сумерки надвигались быстро. Стрельба стала реже и вскоре совсем прекратилась. Но уйти из прикрытия Галимов не смог. Он знал, что где-то недалеко притаился вражеский снайпер. Он решил сидеть до утра, зная, что утром наступление возобновится. Враг тоже не дремал, он решил гранатами забросать отважного лейтенанта.

«Из окопов врага к Галимову летели гранаты, но красный командир налету ловил их и отсылал обратно. С визгом разрывались гранаты там, откуда они были брошены. Так продолжался поединок лейтенанта Галимова с целым подразделением противника в течение часа.

«Командование считало, что лейтенант Галимов убит, однако, утром когда наступление возобновилось и противник был выбит из окопов, наступающие с изумлением увидели своего лейтенанта, который быстро присоединился к ним и пошел снова в наступление».

Или вот другой случай личного примера командира:

«Рота лейтенанта Левченко пошла в атаку на японцев. С винтовками

наперевес красноармейцы продвигались вперед, потрясая воздух громовым победным «ура».

«Кругом рвались снаряды. Они вздымали глыбы земли, осколки разлетались далеко в стороны. Эту артиллерийскую канонаду дополняли пулеметы и винтовки. Красноармейцам пришлось идти под ураганным огнем противника. Но ничего не могло остановить их.

«Вперед! Выгоним бандитов с советской земли! — раздался зычный голос лейтенанта Левченко.

«Лейтенант Левченко был первым. Он вырвался вперед, оставив далеко позади себя роту, и один столкнулся лицом к лицу с семью самураями. Озверелые пьяные рожи бросились на Левченко, пытаясь приколоть его клинками.

«Хладнокровно и мужественно с гранатой в одной руке, с пистолетом в другой, Левченко отражал натиск. Вот упал японский солдат, кубарем покатился другой. Получив ранение в руку, Левченко переложил пистолет в другую, продолжая наносить сокрушительные удары японцам».

За мужество, доблесть и отвагу, проявленные в бою, президиум Верховного Совета СССР удостоил лейтенанта т. Левченко высоким званием Героя Советского Союза.

Блестящий пример управления огнем показал командир артиллерийской батареи т. Ольховик. 9 августа он уничтожил японскую батарею у Мантокусан и две роты японских солдат. Газета «На защиту родины» так описывает этот эпизод.

«Тов. Ольховик, избрав удачное место для наблюдательного пункта, приступил к пристальному изучению тактики японской артиллерии.

«Ведя наблюдение, он установил, что батарея противника находится в ущельи между двумя сопками.

«Выкатывая орудия на возвышенность, они выпрягали упряжки, производили три залпа и быстро на руках спускали орудия обратно в ущелье.

«Тов. Ольховик учел это обстоятельство и, как только японцы начали выкатывать батарею, он уже уверенно командовал: «Высота такая-то, прицел такой-то! Огонь!», — и батарея японцев была уничтожена.

«Вслед за этим он блестяще провел обстрел двух японских рот, переправляющихся через реку, и их уничтожил».

Там, где положение было наиболее напряженным, где требовался личный пример, там можно было видеть сталинских политработников — боевых комиссаров и политруков. Своим героизмом они укрепляли решимость бойцов — во что бы то ни стало выгнать японских бандитов с нашей территории, как следует проучить их.

Погибший смертью храбрых на поле брани Герой Советского Союза старший политрук т. Пожарский лично вел красноармейцев против вдвое сильнейшего врага. Дважды раненый, он отказался идти на перевязку и полный еще сил и боевого порыва увлекал за собой бойцов и командиров. Он пал от самурайской пули на глазах у своих бойцов.

Секретарь партийного бюро части, Герой Советского Союза лейтенант т. Машляк первым разрезал ножницами проволочные заграждения, сооруженные японцами у подножия высоты Заозерной. Он вместе с бойцами вел наступление по горло в воде, в тяжелую минуту принял на себя командование батальоном и одним из первых водрузил красный флаг на вершине высоты Заозерной.

«За родину, за Сталина — вперед!». С этими словами славные красноармейцы и командиры-приморцы громили врага. С образом великого Сталина в сердцах, во имя горячо любимой родины они храбро шли в бой

и побеждали. Сталин незримо был с ними как символ, как знамя победы. Необходимо остановиться также и на работе наземных баз авиачастей, обеспечивавших успешную работу нашей доблестной авиации.

Снабжение боеприпасами производилось непрерывно. В нашей части между складом боеприпасов и аэродромом курсировали две полуторатонные машины. Они подвозили боеприпасы.

Трудно было наладить бесперебойное питание летного и технического состава. Летчики находились все время в полной боевой готовности. Они даже спали в кабинах. Тут же находились и техники. На аэродроме было устроено два буфета. Обеды в котелках подносились прямо к самолетам.

Разумеется, условия работы были нелегкими. Некоторые части располагались в лесу на полевых аэродромах, вдали от дорог и населенных пунктов. Связь поддерживалась только воздушным путем. Самолеты связи и транспорты летали в ветер, дождь, туман и непогоду. Они перевозили боевое имущество, консервы, галеты и даже живых свиней.

Перед наглой провокацией японской военщины особенно усилили свою деятельность их шпионы. Нападения на посты происходили чуть ли не каждую ночь. Поймать же диверсанта было довольно трудно, так как аэродромы были окружены густым лесом, в котором легко мог укрыться любой злоумышленник.

Бойцам помогало местное население. Однажды колхозники сообщили в часть, что какие-то неизвестные мужчина и женщина что-то фотографируют с подозрительным усердием. Неизвестных задержали. Они оказались японскими шпионами.

Это говорит о том, что в боевой обстановке требуется абсолютно от всех исключительно высокая бдительность.

Героические бои у озера Хасан еще больше сплотили личный состав частей, укрепили и способствовали росту их партийных и комсомольских организаций. В части, где комиссар т. Трофимов, за один только день 100 бойцов и командиров подали заявления о приеме их в ряды комсомола и 18 в партию.

— Я иду в бой непартийным большевиком, — говорил лейтенант т. С. Христомолов. Вернусь с границы — считайте меня в партии Ленина — Сталина.

У нас в части почти все коммунисты и комсомольцы. Но и у нас в дни боев вступило в партию 22 человека и 8 в комсомол. Вот летчик-комсомолец т. Белобров. Еще в кабине, возвращаясь после выполнения боевого задания, он написал заявление с просьбой дать ему рекомендацию для вступления в партию.

У самолетов созывались заседания бюро комсомольской организации, причем товарищ, которому давалась рекомендация, присутствовал на бюро, не выходя из кабины самолета, все время оставаясь в боевой готовности для выполнения любого задания.

Многие командиры показали в бою свою высокую выучку и способность успешно заменить старшего по должности товарища. Например, лейтенант т. Гловацкий в бою успешно командовал звеном. Моторист т. Руднев хорошо выполнял работу техника. Материальная часть, подготовленная им, ни разу не отказала в полете. За это т. Руднев премирован ценным подарком.

За прекрасное выполнение боевых заданий 38 комсомольцев нашей части занесены на «Доску почета» Тихоокеанского флота, а часть майора Куценко получила почетное право на хранение переходящего знамени Приамурского обкома ВЛКСМ.



Беспримерную самоотверженность и массовый героизм проявили наши бойцы в боях у озера Хасан. Они показали японским самураям, что советский народ никому не позволит посягать на территорию нашей любимой родины, на завоевания великого Октября, записанные золотыми буквами в Сталинской Конституции.

Всякий враг, который осмелится на нас напасть, будет бит так же беспощадно, как были разгромлены японские самураи в районе озера Хасан.

ВООРУЖИМ НАШИ КАДРЫ ТЕОРИЕЙ МАРКСИЗМА-ЛЕНИНИЗМА.

А. ЧАПУРКИН.

Книга «История ВКП(б)», одобренная Сталинским ЦК ВКП(б), — поднимает на новую, высшую ступень всю передовую советскую науку и вместе с тем обогащает революционную теорию богатым опытом классовой борьбы пролетариата, опытом строительства социалистического государства рабочих и крестьян, опытом наших героических будней.

Гигантское значение книги уже сказывается в том, что она за короткий срок мобилизовала сотни тысяч нашей советской интеллигенции, наших настоящих и будущих кадров на всех участках необъятного могучего государства и двинула их в поход за овладение подлинной теорией марксизма-ленинизма, за глубокое систематическое изучение произведений классиков марксизма и в первую очередь «Краткого курса истории ВКП(б)», являющегося подлинной энциклопедией марксизма-ленинизма.

Новая книга по истории героической партии Ленина—Сталина призвана вооружить наши кадры—командиров заводов и шахт, колхозов и совхозов, советское студенчество, героических командиров Красной Армии, бесстрашных моряков-командиров растущего могучего флота и славных авиаторов нашей родины — знанием законов общественного развития, умением добиваться побед в любых условиях, в борьбе с любым врагом, умением преодолеть любые трудности и преграды.

«Бойцы, командиры, комиссары и политработники Красной Армии и Военно-Морского Флота должны, не покладая рук, работать над тем, чтобы еще лучше, еще совершеннее владеть своим боевым оружием, чтобы еще выше и выше поднимать свой политический уровень, изучая основы марксизма-ленинизма — этого несравненного средства победы в грядущих битвах за социализм». (Передовая ЦО «Правда» от 11.11.38).

Обстановка капиталистического окружения нашей социалистической родины настоятельно диктует необходимость глубокого овладения нашими кадрами большевизмом, требует повышения бдительности. Эти задачи с особой силой отмечены тов. Сталиным на февральско-мартовском пленуме ЦК ВКП(б) 1937 г. Капиталистическое окружение означает засылку в тылы Советского Союза лазутчиков всех мастей, старающихся

путем вредительства, диверсий, взрывов и убийств дезорганизовать наше победное шествие к коммунизму.

«Мы большевики считаем, что верным компасом в исторических событиях может служить ленинизм, раскрывающий их действительную сущность... Без усвоения такого учения, как марксизм-ленинизм, освещающего генеральный путь исторического развития, раскрывающего смысл современных событий, нельзя быть сознательным участником исторических событий нашего времени». (Речь тов. Молотова 15.05.38 на совещании работников высшей школы).

Эти слова главы нашего правительства с яркой убедительностью еще раз напоминают о необходимости вооружения наших командных кадров революционной теорией марксизма-ленинизма, которая мощным прожектором освещает основное направление нашей работы и борьбы в грядущей схватке с дряхлеющим, но еще не рассыпавшимся капиталистическим миром, направление победы мирового коммунизма.

Книга «История ВКП(б)» помогает овладевать революционной теорией, являющейся наукой о развитии общества, о пролетарской революции, о строительстве коммунистического общества. Овладеть этой наукой, вовсе не значит заучивать только формулы или отдельные выводы:

«Овладеть марксистско-ленинской теорией — значит усвоить **существо** этой теории и научиться пользоваться этой теорией при решении практических вопросов революционного движения в различных условиях классовой борьбы пролетариата.

«Овладеть марксистско-ленинской теорией — значит уметь **обогащать** эту теорию новым опытом революционного движения, уметь **обогащать** ее новыми положениями и выводами, уметь **развивать** ее и **двигать вперед**, не останавливаясь перед тем, чтобы, исходя из существа теории, заменить некоторые ее положения и выводы, ставшие уже устаревшими, новыми положениями и выводами, соответствующими новой исторической обстановке. («Краткий курс истории ВКП(б)», стр. 339—340).

Образец такого понимания и применения научной революционной теории давал В.И. Ленин, давал и дает товарищ Сталин. Для иллюстрации этого достаточно привести пример из борьбы товарища Сталина с троцкистско-бухаринскими предателями, превратившимися в фашистских бандитов, на VI партсъезде — съезде боевой подготовки Великой социалистической революции. На этом съезде троцкистские агенты Преображенский и Бухарин пытались доказать, что, якобы, согласно теории, победа социализма в одной стране, а тем более в отсталой России, невозможна, поэтому с революцией нужно обождать, до победы в более передовых странах Западной Европы.

Эту предательскую линию, рассчитанную на сохранение господства капиталистов и помещиков, троцкистские агенты пытались прикрывать словами Маркса, всячески извращая существо их.

Это извращение теории Маркса блестяще разоблачил тов. Сталин. Исходя из ленинской теории возможности победы социализма в одной стране, дав анализ конкретной международной и внутренней обстановки, тов. Сталин сделал следующие выводы:

«Не исключена возможность, что именно Россия явится страной, прокладывающей путь к социализму... Надо откинуть отжившее представление о том, что только Европа может указать нам путь. Существует марксизм догматический и марксизм творческий. Я стою

на почве последнего». (Сталин. Сборник «На путях к Октябрю», стр. 109).

Если бы товарищ Сталин тогда не разгромил троцкистов и бухаринцев, революция была бы разбита, рабочие и крестьяне еще долго находились бы под ярмом эксплуататоров.

Этот пример из деятельности тов. Сталина — яркий образец революционного использования и дальнейшего обогащения теории Маркса в новых условиях. Книга «История ВКП(б)», в особенности ее заключительная часть, подводит итоги пройденного пути большевизма и со всей силой показывает исключительное значение революционной теории марксизма-ленинизма.

Исключительно понятный и простой язык делает книгу по истории ВКП(б) доступной сравнительно широким массам трудящихся нашей страны. Необходим дифференцированный подход к различным группам приступающих к изучению «Истории ВКП(б)»: для начинающих, не имеющих навыка в глубоком самостоятельном изучении произведений классиков марксизма, необходимо поставить в первую очередь задачу — понять основные этапы истории нашей партии. ЦК ВКП(б) в решениях о постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» отметил три этапа, в разрезе которых необходимо начинать изучение.

Первый этап — это борьба за создание большевистской партии; исторически этот период охватывает время с восьмидесятых годов прошлого века до оформления большевиков в самостоятельную социал-демократическую партию на Пражской конференции в 1912 г. В «Курсе истории ВКП(б)» этому этапу посвящаются первые четыре главы.

Второй этап — партия большевиков в борьбе за диктатуру пролетариата. Это период от оформления большевиков в самостоятельную партию до прихода пролетариата к власти в октябре 1917 года. В книге этому этапу посвящаются главы пятая, шестая и седьмая.

Третий этап — партия большевиков у власти, период с 1918 г. по настоящее время. В книге этот этап освещают последние пять глав.

Изучение «Истории ВКП(б)» начинающими, в разрезе основных трех этапов, несомненно, будет являться облегчением для более полной и глубокой проработки в будущем.

Среднее звено — это наиболее многочисленное звено наших кадров. ЦК ВКП(б) рекомендует ему изучение «Курса истории ВКП(б)» полностью.

И, наконец, высшее звено — это наиболее подготовленные товарищи, они должны изучать книгу по подразделам с использованием соответствующих произведений Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина и в первую очередь такого классического произведения, как «Капитал» К. Маркса. Здесь нужна упорная систематическая работа над собой — личное ознакомление с произведением. Из Ленинских работ в первую очередь необходимо изучить такие произведения, как «Что делать?», «Шаг вперед, два шага назад», «Две тактики социал-демократии в демократической революции», а также «Материализм и эмпириокритицизм».

Эти четыре Ленинских произведения показывают борьбу за образование самостоятельной большевистской партии и дают разработку основ партии нового типа.

В книге «Что делать?» Ленин разобрал идейные основы марксистской партии, которые потом легли в основу строительства партии большевиков. Эта книга означала и полный идейный разгром идеологии оппортунизма, идеологии хвостизма и самотека — «экономизма».

Книга Ленина «Шаг вперед, два шага назад» заложила организационные основы нашей большевистской партии. В этой книге Ленин первый в истории марксизма разработал учение о партии, показав, что без такой партии пролетариат не может победить эксплуататоров.

Исключительно большое значение имеет и книга Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции». Здесь Ленин заложил основы революционной тактики большевистской партии, при помощи которой пролетариат смог победить капиталистов в революцию 1917 г. Эта книга Ленина означала идейный разгром мелкобуржуазной тактики меньшевиков и других слуг буржуазии, предателей рабочего класса. Теоретические основы боевой марксистской партии Ленин дает в книге «Материализм и эмпириокритицизм». Здесь он блестяще разоблачил и разгромил ревизионистов и защитил теоретические основы марксизма — исторический и диалектический материализм.

Поэтому в борьбе за овладение теорией марксизма-ленинизма наши кадры, помимо «Курса истории ВКП(б)», должны использовать первоисточники классиков марксизма и, в первую очередь, вышеуказанные книги.

Как легче и успешнее выполнить эти задачи? Практика последнего периода, начиная с момента выхода «Истории ВКП(б)» под редакцией Комиссии ЦК ВКП(б), показывает, что для нашей советской интеллигенции, наших кадров — решающим методом, дающим наилучшие результаты, является индивидуальная учеба, работа непосредственно над книгой. Это со всей силой подчеркнуто в решениях ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды: «Основным методом обучения кадров марксизму-ленинизму должен являться испытанный на опыте старшего поколения большевиков метод самостоятельного изучения истории и теории большевистской партии». (См. решения ЦК ВКП(б) от 14.11.38). Поэтому задача состоит в том, чтобы создать все необходимые условия для индивидуального изучения на дому, в кабинете, читальне. Чем больше мы прочтем и усвоим книг, без спешки, твердо усваивая существо, тем больших результатов добьемся. Спешка здесь вредна. Нужно работать систематически, упорно, как работали наши вожди Ленин, Сталин и их соратники и ученики, годами овладевая сложной революционной теорией в тяжелых условиях проклятого царизма.

Еще среди многих наших работников на местах существует настроение, что кружковая работа является наиболее простой, а работа индивидуально будет лишена контроля. Люди с такими отсталыми настроениями, видно, не доверяют нашей советской интеллигенции, нашим кадрам, они не заметили, что наряду с рабочими и крестьянами нашей страны —

«изменилась и интеллигенция СССР. В массе она стала совершенно новой интеллигенцией. В большинстве она вышла из рабочей и крестьянской среды. Она служит не капитализму, как старая интеллигенция, а социализму. Интеллигенция стала равноправным членом социалистического общества. Эта интеллигенция строит вместе с ра-

бочими и крестьянами новое, социалистическое общество. Это—новый тип интеллигенции, служащей народу и освобожденной от всякой эксплуатации. Такой интеллигенции не знала еще история человечества». («Краткий курс истории ВКП(б)», стр. 328—329).

Сейчас мы имеем все условия для систематической индивидуальной работы. Если большевики до революции организовывали много кружков и старались ими охватить как можно большее количество рабочих, то это объяснялось чрезвычайно тяжелой обстановкой: власть была в руках помещиков и капиталистов, книги, газеты также были в их руках. Рост количества кружков и охват большего числа рабочих были показателями роста влияния большевиков. По рассказам старых большевиков, иногда приходилось брать «Капитал» Маркса на прокат, причем владелец этой книги, буржуазный интеллигент, требовал за двухнедельное пользование двадцать пять рублей. Приходилось собирать у рабочих по 5—10 копеек, а затем, взяв книгу на прокат, читать и переписывать ее. Ясно, что при таких трудностях чтение в кружках, кружковые занятия были почти единственной, наилучшей формой, способствующей охвату большего количества рабочих. Иное дело у нас. Власть в СССР — у нас, у трудящихся, печать в наших руках, читальни и библиотеки с миллионами экземпляров печатных произведений в нашем распоряжении, причем советская интеллигенция и наши кадры в большинстве имеют сравнительно богатые личные библиотеки. Все это создает необходимые условия для индивидуальной работы над книгами. Эта форма не исключает, а, наоборот, предполагает проведение для желающих периодических лекций по отдельным теоретическим и политическим вопросам и произведениям классиков марксизма высококвалифицированными пропагандистами.

В решениях ЦК ВКП(б) по этому вопросу сказано: «Ввести в практику лекции, являющиеся важным методом пропаганды марксизма-ленинизма. Хорошо подготовленная, содержательная лекция должна явиться серьезной помощью товарищам, самостоятельно изучающим «Краткий курс истории ВКП(б)» и произведения классиков марксизма-ленинизма».

Некоторый, хотя и небольшой, опыт имеет в этой области Военно-морская академия им. Ворошилова. Здесь после того, как слушатели прочитали первую главу учебника «История ВКП(б)», до работы над второй главой книги прослушали лекцию преподавателя по произведению Ленина «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?». Лекция была воспринята с исключительным вниманием и вызвала большой интерес к произведениям классиков марксизма вообще. Многие слушатели, делаясь своими впечатлениями с преподавателями, указывали, что они при чтении этого произведения имели ряд неясностей, в особенности в первой части книги. После лекции число читающих эту книгу на много увеличилось. Сейчас слушателями уже прочитана и вторая глава учебника, и мы снова, по их же просьбам, начинаем проводить лекцию по содержанию книги Ленина «Что делать?». Лекция не должна ограничиваться лишь общей характеристикой произведения. Кроме исторической справки и характеристики обстановки того периода, необходимо вскрыть содержание этой работы Ленина, не превращая лекцию в пересказ.

На наш взгляд, в печати тоже нельзя ограничиваться лишь общими характеристиками произведения, ибо они почти ничего не дают, тем более, что блестящая характеристика основных произведений дается в «Курсе истории ВКП(б)».

Лекции должны проводиться исключительно на добровольной основе, для всех желающих. Лекция, имеющая особую актуальность, может быть опубликована и в печати и таким образом стать достоянием всех. Уже сейчас несомненно, что такой метод даст лучшие результаты, и мы сумеем помочь нашим настоящим и будущим кадрам командиров, комиссаров и политработников в овладении марксистско-ленинской теорией, сумеем помочь нашим кадрам самостоятельно изучать теорию и разбить вредный предрассудок о кружковой работе как единственной форме изучения марксизма-ленинизма и восстановить веру в свои силы и способности в овладении марксистско-ленинской теорией.

Всепобеждающая теория Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина обеспечила пролетариату и крестьянству победу в Великой социалистической революции 1917 года.

С этой теорией трудящиеся нашей страны, руководимые большевистской партией Ленина—Сталина, разгромили и вышвырнули из Советской земли полчища четырнадцати капиталистических государств в годы гражданской войны.

С этой теорией рабочие и крестьяне, руководимые титаном мысли — великим Сталиным, построили могучее социалистическое государство.

С этой теорией мы победим и в будущих боях.

«Врагам нашей родины следует твердо помнить и о том, что если на нас нападут, то мы, опираясь на мощь и силу нашей доблестной Красной Армии, перенесем войну на территорию врага. Тот, кто посеет ветер, пожнет бурю; тот, кто поднимет меч на Советский Союз, погибнет от меча Красной Армии!». (Передовая ЦО «Правда» от 11.11.38).

СОВРЕМЕННЫЕ ЛИНКОРЫ.

Бор. ЗВОНАРЕВ и Вл. БАРАНЧУК.

В результате мировой империалистической войны и последующего развития средств и форм борьбы на море взгляд на боевое использование линейного корабля претерпел существенное изменение. Если раньше генеральный бой линейных эскадр расценивался как основная форма ведения борьбы на море, причем явно не дооценивалось значение и возможность взаимодействия с линейными силами подводных лодок и авиации, то теперь линкорам ставятся задачи нанесения противнику наиболее мощных артиллерийских ударов в тесном взаимодействии с другими классами кораблей и авиацией и обеспечения боевой устойчивости совместно действующих легких сил.

Такая перемена во взглядах была далеко не случайной. Ей предшествовал весь ход мировой империалистической войны 1914—1918 гг. и, в первую очередь, появление и дальнейшее развитие новых средств борьбы на море: подлодок, морской авиации и минно-торпедного оружия.

Великобритания, располагая мощным флотом, выступила в борьбу с Германией, стремясь достичь господства на море с целью обеспечения своих морских коммуникаций и пресечения морской торговли противника.

Английский план морской войны с Германией предусматривал как способ достижения господства на море дальнюю блокаду германских берегов и уничтожение германского флота при благоприятной к тому обстановке.

Что же касается ближней блокады, то британское адмиралтейство к началу войны отказалось от нее, учитывая опасность непосредственного риска для блокирующего флота от нападений подлодок и легких сил противника и от минной угрозы на подходах к берегу.

Взаимное географическое расположение Англии и Германии способствовало известному успеху дальней блокады, выразившемуся в почти полной изоляции Германии от морской торговли с другими государствами. Разумеется, эту задачу Англия не могла бы и пытаться разрешить, если бы она не располагала линейным флотом, создававшим постоянную угрозу уничтожения своему более слабому противнику — Германии.

Вместе с тем, английский линейный флот не применялся для активных операций против германского, что отвечало стратегии сохранения флота как козыря к моменту заключения мира, стремлению сохранить после-

военное «равновесие» на море и традиционной политике Англии искать решения своих задач чужими силами — в данном случае, русским солдатом и французской техникой.

Дальняя блокада могла иметь успех еще и потому, что действия германского флота, не считая отдельных эпизодических набеговых операций крейсеров, отличались известной пассивностью.

Наряду с этим, новое оружие, в лице подлодок, в условиях, когда еще не были найдены методы борьбы с ними, создавало очень крупную угрозу линкорам.

Английский историк Ньюболт в своей книге «Операции английского флота» говорит, что Гранд-флит мог выходить в море не иначе, как под охраной 100 миноносцев, и ни один большой корабль не мог покинуть гавани без противолодочной завесы.

Выходы Гранд-флота, располагавшего 37 линкорами, требовали большого количества времени на развертывание и стесняли его маневренность. Это благоприятствовало атакам немецких подводных лодок и подвергало линейные корабли огромному риску.

Частичный успех германских подлодок обуславливался наличием германского надводного флота, обеспечивавшего их деятельность. Но и борьба с германской подводной опасностью со стороны Англии и США была возможна, в свою очередь, только потому, что многочисленные мелкие корабли, боровшиеся с подлодками, поддерживались мощным надводным флотом, в котором главная роль принадлежала линкорам.

Период после окончания войны характеризовался для военно-морского строительства ослаблением темпов в постройке линкоров.

Передышка в гонке вооружений на море после окончания мировой войны была обусловлена происшедшим переделом мира и начавшимся вслед за этим кратковременным периодом частичной стабилизации капитализма.

Другой причиной ослабления темпов строительства линкоров было незаконченное еще изучение опыта мировой войны на море в части методов использования линкоров и их технического усовершенствования в связи с возросшей подводной и воздушной опасностью. Буржуазные «теоретики» и наймиты фашизма троцкистско-бухаринские бандиты — орловы, лудри, александровы, сивковы и другие пытались свести роль линкоров на-нет, доказывая, что линкоры отжили свой век и сданы в архив истории.

Их объединяла одна цель: прикрыть подготовку капиталистических стран на море ко второй империалистической войне и всячески затормозить и направить в пораженческих целях на ложный путь строительство Морских Сил СССР.

Основным странам-победительницам, располагавшим большими флотами, было выгодно удержать в своих руках морское могущество путем ограничения морских вооружений других стран рядом договорных норм.

После войны состоялся ряд морских конференций, пытавшихся ввести ограничительные нормы в дело строительства военно-морских флотов. На самом же деле

«конференции по сокращению морских вооружений превращаются в конференции по обновлению и расширению морского флота».
(Сталин. Политический отчет ЦК XVI съезду ВКП(б)).

Как известно, Вашингтонская конференция 1922 г., в основном, касалась проблемы линейных сил. Она установила предельные нормы тоннажа линейных флотов для государств—участников конференции:

для Великобритании и США	по 525 000 т,
„ Японии	315 000 „
„ Франции и Италии	по 175 000 „

Лимит водоизмещения для новостроящихся линкоров был установлен в 35 000 т с максимальным калибром артиллерии в 406 мм. Срок службы линкора определялся 20 годами. Всякая постройка линкоров до 1931 г. воспрещалась, исключение делалось лишь для Великобритании, Франции и Италии.

Лондонский морской договор 1930 г., заключенный между Великобританией, США и Японией, продлил перерыв линейного кораблестроения до 1936 г., установив новое соотношение в численном составе линкоров для стран—участниц соглашения 15 : 15 : 9 (соответственно для Великобритании, США и Японии).

25 марта 1936 г. Великобританией, США и Францией был подписан в Лондоне новый договор, аннулировавший прежние и определивший развитие флотов на период 1937—1942 гг. включительно. Япония и Италия отказались от участия в переговорах.

Этим договором подтверждался старый лимит водоизмещения линкоров (35 000 т) и устанавливался предельный калибр артиллерии 356 мм, с оговоркой повысить его до 406 мм, в случае неприсоединения Японии и Италии к договору.

Англо-германское морское соглашение, заключенное в июле 1935 г., фактически санкционировало разрыв фашистской Германией версальских ограничений, установив пропорцию суммарных водоизмещений германского и английского флотов, как 35 : 100, и предоставив Германии возможность строительства новых крупных линкоров (вместо 10 тыс. тонных по Версальскому договору).

В отношении общего тоннажа подводного флота Германия получила по этому соглашению равные права с Великобританией, но на ближайшие годы пропорция в подлодках была установлена 45 : 100, с оговоркой о возможности права на паритет при определенной политической обстановке.

Наконец, 17 июля 1937 г. Германия и Великобритания заключили новое соглашение, в основном сводящееся к распространению на германский флот статей Лондонского морского договора 1936 г.

Все эти конференции и соглашения являлись не чем иным, как результатом растущих и быстро углубляющихся противоречий между капиталистическими странами в борьбе за новый передел мира. Эти конференции и соглашения наметили новые этапы гонки морских вооружений и ускорили процесс соревнования в строительстве новых крупнейших линейных кораблей между главнейшими морскими державами капиталистического мира.

В результате сложного сплетения политических, экономических и военно-технических факторов в послевоенный период, на общем фоне обновления и расширения морских флотов, наблюдалось резкое падение

удельного веса линкоров в общем тоннаже военно-морских сил. Об этом ярко свидетельствуют нижеприводимая таблица и диаграмма рисунка 1.

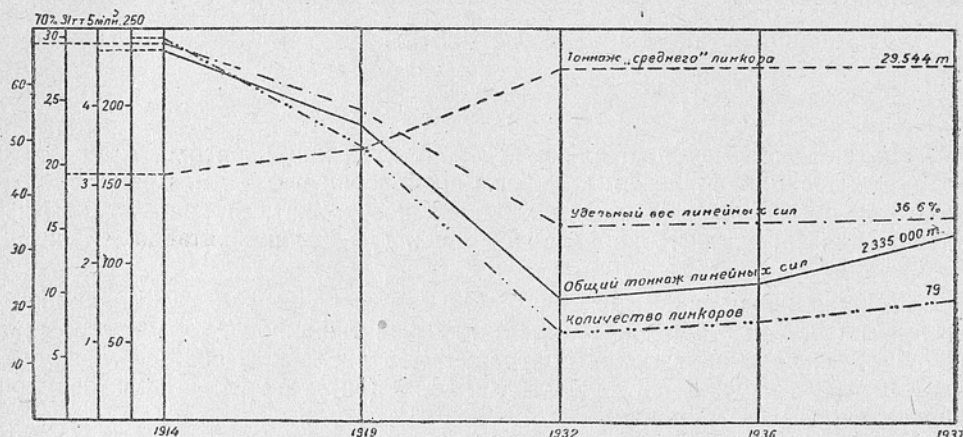


Рис. 1. Диаграмма тенденций развития линейных флотов крупнейших капиталистических государств (Великобритании, США, Японии, Франции, Италии и Германии).

Если в 1914 г. удельный вес линейных кораблей Англии, США, Японии, Франции, Италии и Германии составлял 66,9% от суммарного тоннажа их флотов, то в послевоенный период он потерпел резкое падение: 55,3% в 1919 г. и 34,8% в 1932 г.

После 1932 г. падение удельного веса линкоров приостановилось, и сейчас мы снова наблюдаем рост удельного веса, хотя и медленный, в силу параллельного быстрого развития корабельного состава остальных классов. Так, уже в 1936 г. удельный вес линкоров достиг 35,6%, а в 1937 г. 36,6%.

Суммарный тоннаж линейных флотов по тем же самым годам изменялся аналогично изменению удельного веса. Низшая точка падения тоннажа была пройдена уже в 1932 г., вслед за чем последовал резкий скачок вверх, особенно сильно обнаружившийся за последние два года: 1 786 630 т в 1932 г. и 2 335 000 т в 1937 г.

Оживление линейного кораблестроения было вызвано окончанием периода временной, частичной стабилизации капитализма, новым обострением всех экономических и политических противоречий, подготовкой новой империалистической войны за передел мира, укреплением взглядов на возможность сделать линкор достаточно устойчивым в бою от подводных взрывов и авиабомб, а также истечением срока службы старых линкоров.

Знаменательным моментом в развитии линейных флотов является неуклонный из года в год рост тоннажа «среднего» линкора. В 1914 г. тоннаж «среднего» линкора составлял 19 306 т, в 1919 г.—21 536 т, в 1932 г.—27 821 т, в 1936 г.—27 486 т и в 1937 г.—29 544 т.

В настоящее время наибольшим тоннажем «среднего» линкора обладают США (32 941 т), Великобритания (32 500 т) и Япония (32 077 т).

Особенно лихорадочно увеличивают тоннаж «среднего» линкора фашистские государства—Япония, Италия и Германия.

По общему тоннажу линейных кораблей, находящихся в строю и

Тенденции развития линейных флотов главнейших капиталистических государств¹⁾.

Государства	1914 г.			1919 г.			1932 г.			1936 г.			1937 г.		
	Тоннаж		Вд. вес линкора	Тоннаж		Вд. вес линкора	Тоннаж		Вд. вес линкора	Тоннаж		Вд. вес линкора	Тоннаж		Вд. вес линкора
	общий	"сред.-несто"		общий	"сред.-несто"		общий	"сред.-несто"		общий	"сред.-несто"		общий	"сред.-несто"	
Великобритания . . .	86	1663330	19341 60,8	44	1039680	23175 45,0	15	476900	31793 37,2	15	474750	31650 35	20	650000	32500 33,4
США . . .	38	731540	20304 71,5	42	740287	17621 50,5	15	489000	32600 42,2	15	455400	30360 34	17	560000	32941 36,2
Япония . .	22	466600	21209 67,3	22	495890	22545 60,4	9	286070	31785 30,4	9	287700	31966 29	13	417000	32077 36,2
Франция . .	29	542380	18703 62,2	16	314650	19665 53,9	9	196350	21817 31,1	12	284350	23696 38,5	11	266000	24182 33,2
Италия . .	18	350000	19444 68,9	13	253820	19524 63,7	4	92200	23050 22,7	6	162200	27033 31	8	230000	28750 34,6
Германия .	50	937600	18752 71,0	39	946100	24259 58,5	6	73120	12200 45,0	8	122230	15279 46	10	212000	21200 45,9
Всего . .	243	4691450	19306 66,9	176	3790427	21536 55,3	58	1613640	27821 34,8	65	1786630	27486 35,6	79	2335000	29544 36,6

(Составлена по данным справочн. Шведе "Воен. флоты" за 1936 и 1937 гг. и журн. "Морск. Сборник" № 2, 1934 г.).

¹⁾ Как в этой таблице, так и составленной по ней диаграмме в понятие "линейный корабль" включены собственно линкоры, линкоры старых типов и линейные крейсера.

в постройке, места между главнейшими капиталистическими странами распределяются на 1938 г. следующим образом:

Великобритания	— 650 000 т (20 единиц),
США	— 560 000 " (17 "),
Япония	— 417 000 " (13 "),
Франция	— 266 000 " (11 "),
Италия	— 230 000 " (8 "),
Германия	— 212 000 " (10 ").

Ход борьбы за первенство в линейных силах отображен в нижеприводимой диаграмме рисунка 2.

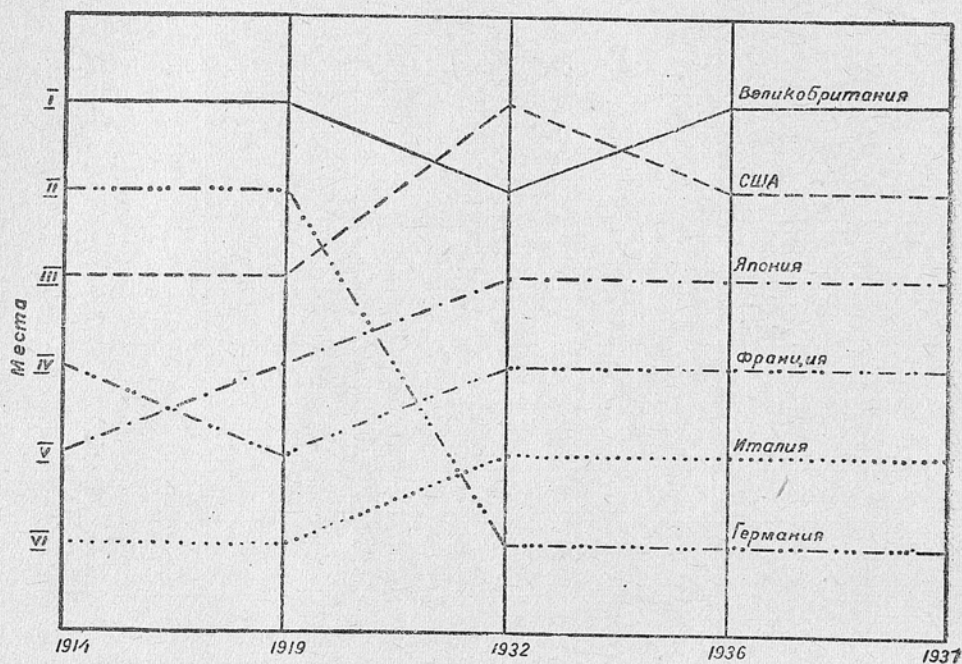


Рис. 2. Диаграмма борьбы за первенство в линейных силах между главнейшими капиталистическими государствами.

Установившаяся, казалось бы, за последние годы стабильность мест на самом деле таит в себе постоянную борьбу за первенство в морских вооружениях и, в первую очередь, в линейных силах. Непрерывная гонка вооружений, развившая за последнее время бешеные темпы, приводит к усилению не только флотов Великобритании, США и Японии, но и остальных стран капиталистического мира.

Тенденции современного развития линкоров целиком базируются на учете опыта боевых действий кораблей этого класса в ходе мировой империалистической войны 1914—1918 гг. и на последних достижениях военной техники.

В конце войны и в послевоенный период, еще до решений Вашингтонской конференции, были запроектированы и частично осуществлены закладкой новые линкоры водоизмещением 45 000—48 000 т с главным

калибром до 456 мм. Тогда же были начаты постройкой японские линкоры типа «Кага» (41 000 т, 9—406 мм) и американские типа «Индиана» (43 200 т, 12—406 мм).

Указанные корабли в результате вашингтонских ограничений были частично законсервированы, частично использованы после переоборудования в качестве авианосцев.

К моменту заключения Вашингтонского соглашения были построены японские линкоры «Нагато» и «Мутсу» (33 800 т, 8—406 мм).

В 1923 г. вошли в строй заложенные до Вашингтонской конференции американские линкоры «Колорадо», «Мериленд» и «Вест Вирджиния» (32 500 т, 8—406 мм).

Наконец, в 1927 г. вступили в строй английские линкоры «Нельсон» и «Родней» (38 000 т, 9—406 мм).

Догитлеровская Германия, ограниченная версальскими нормами, построив т. н. «карманные» линкоры типа «Дейчланд», явилась инициатором нового соревнования между капиталистическими государствами в деле строительства линейных сил.

Первый линкор этого типа «Дейчланд» вступил в строй в 1931 г. Остальные два — «Адм. Шеер» и «Адм. граф Шпее» последовательно в 1933 и 1934 гг.

Эти корабли имеют стандартное водоизмещение в 10 000 т с главной артиллерией из 6—280 мм орудий. По своим тактико-техническим свойствам они не могут быть отнесены к классу «линкоров» в подлинном значении этого слова, ввиду слабого бронирования и малой мощности артиллерийского огня. Несмотря на то, что все новейшие достижения кораблестроительной и военной техники были вложены немцами в эти корабли, все же «Дейчланды» не могут противостоять современным линкорам.

Однако, постройка их неожиданно пошатнула взгляды на десятилетние вашингтонские лимиты, показав, что в это водоизмещение можно, используя технические усовершенствования, вложить гораздо большую мощь, чем в «вашингтонские» крейсера (280 мм калибр вместо 203 мм при более сильном бронировании, но несколько меньшей скорости хода).

Характерно, что ни одна из капиталистических морских держав не пошла по пути строительства линкоров типа «Дейчланд». Сама же фашистская Германия еще в 1934 г., отбросив версальские ограничения, начала строить линкоры типа «Гнейзенау» (26 000 т, 9—280 мм), поставив, таким образом, капиталистический мир и, в частности, Великобританию, заключившую с ней морское соглашение в 1935 г., перед совершившимся и нуждавшимся лишь в формальном признании фактом нарушения Версальского мирного договора.

Весьма существенным результатом постройки «Дейчландов» явилось всеобщее стремление вложить в минимально возможный тоннаж линкора максимально осуществимую мощь артиллерийского вооружения и броневой защиты.

Следуя примеру Германии, Франция в 1933 г. заложила линкор «Дюнкерк» (25 500 т, 8—330 мм). Фашистская Италия в 1934 г. закладкой линкора «Литторно» положила начало строительству 35 000-тонных кораблей этого класса. Наконец, Япония с 1936 г. начала строить 40 000-тонные линкоры.

Как известно, водоизмещение всякого боевого корабля находится в тесной зависимости от его вооружения, бронирования, скорости хода и оперативного радиуса действий.

На вопрос, каково же должно быть водоизмещение современного линейного корабля?—военно-морская мысль капиталистических стран ответила не сразу. Этому предшествовало обилие целого ряда взглядов, зачастую противоречивых.

Английский капитан I ранга Бернар Акворт, известный противник чрезмерного увлечения техникой, предлагал строить небольшие линкоры в 11 980 т, с угольным отоплением, скоростью хода 17,5 узла и 6—343 мм орудиями.

Морис Прендергаст, агитируя за «умеренные размеры линкора», высказывал вместе с тем опасение в апрельском номере журнала «Нэви» за 1932 г.: «Согласятся ли США строить небольшие линкоры, пока в наших руках находятся такие громады, как «Нельсон», «Родней» и «Хууд»?

Бывший главный инженер фирмы Виккерс—Джордж Тэрстон в «Брас-сейс Аннуал» 1933 г. рекомендовал тип линкора в 25 000 т со скоростью хода в 22 узла.

Итальянский кораблестроитель Феа обосновал 35 000-тонную норму водоизмещения линкора, которая, по его мнению, вполне удовлетворяет требованиям надлежащей наступательной мощи, бронирования, скорости хода и обеспечивает достаточную непотопляемость и живучесть.

Английская газета «Файтинг Форсес» указывала, что все опрошенные младшие офицеры флота высказались за норму водоизмещения для новостроящихся линкоров в 40 000 т, по типу «Нельсона».

Новое кораблестроение с полной очевидностью показывает, что водоизмещение в 35 000 т является в настоящее время, повидимому, нижшим пределом для линейного корабля. Все капиталистические страны, включая и фашистскую Германию, (за исключением Японии, заложившей в 1937 г. два линкора по 43 000 т) имеют в постройке линкоры в 35 000 т. Однако, опасение оказаться позади Японии вынудило совещание морских экспертов Великобритании, США и Франции 5 марта 1938 г. высказаться за повышение нормы водоизмещения до 41 000—45 000 т. Наконец, эти государства договорились об установлении для линкоров нового максимального лимита в 45 000 т с оставлением калибра для главной артиллерии прежним, т. е. в 406 мм (16").

Советское правительство, в ответ на предложение Великобритании, дало свое согласие на эти новые лимиты: 6 июля 1938 г. англо-советским протоколом была внесена соответствующая корректива в текст англо-советского морского соглашения от 17 июля 1937 г.

Следует отметить, что значительными тормозами к росту водоизмещения линкоров являются экономические соображения (так, постройка «Нельсона» обошлась в 11 млн. фунтов стерлингов), а также и необходимость создания новых стапелей и доков для больших линкоров. Перед США, кроме того, встает вопрос о необходимости переоборудования Панамского канала, не допускающего прохода кораблей в 45—50 тысяч т.

Современные линкоры имеют следующее артиллерийское вооружение:

главный калибр от 280 до 406 мм,
противоминный калибр от 102 до 170 мм,
зенитный калибр дальнего боя от 76 до 152 мм,
зенитный калибр ближнего боя от 31 до 47 мм.

Главный калибр линейных кораблей Лондонским морским соглашением 1935 г. был ограничен 406 мм. Находящиеся в постройке линкоры

капиталистических государств получают различный калибр главной артиллерии.

Вновь заложенные германские линкоры „F“, „G“ и „H“ получают 380 мм калибр, появление которого явилось неожиданным, так как до самого последнего времени фашистская военщина усиленно пыталась с целью маскировки «доказывать» преимущества 356 мм орудий.

Новые японские линкоры будут иметь 406 мм или (по другим данным) 450 мм главный калибр. Итальянские и французские линкоры строятся с 381 мм главным калибром, американские—с 406 мм.

На английских линкорах, в связи с отказом Японии дать информацию об элементах своих вновь строящихся кораблей, вместо 356 мм, вероятно, будут поставлены 406 мм пушки.

Со времени мировой войны качественные показатели крупной морской артиллерии сильно возросли: углы возвышения с 20—25 градусов дошли до 40 градусов и выше, дальность с 95—115 кабельтовых до 200—250 кабельтовых.

Число орудий главного калибра на новых линкорах колеблется от 8 до 12, расположенных в трех- или четырехорудийных башнях.

Английский пример сосредоточения главного калибра в носовой части корабля («Нельсон» и «Родней») не нашел себе других последователей, кроме французских линкоров «Дюнкерк» и «Страсбург». Имея своим основным назначением снижение общего веса брони, концентрация главного калибра в носовой части корабля привела к отсутствию огня этого калибра прямо по корме (на «Нельсоне» и «Роднее» 406 мм артиллерия имеет мертвые кормовые сектора от 20 до 30° с борта) и понизила насыщенность огнем противоминной артиллерии носовых секторов корабля, наиболее угрожаемых в отношении торпедных атак противника.

Наступательная идея, заложенная в таком расположении главной артиллерии, в связи с появлением быстроходных и сильных соперников подверглась пересмотру, и расположение главного калибра вернулось к старому принципу размещения пушек в носу и в корме.

Противоминный калибр стремятся расположить преимущественно в башнях (одной- и многоорудийных), причем башенные установки противоминного калибра позволяют осуществить прострел мертвых секторов главного калибра и тем самым до некоторой степени компенсировать отсутствие или слабость огня главного калибра в этих секторах.

Зенитному калибру придается исключительное значение в связи с возросшей опасностью воздушных атак. Стремление насытить современный линкор зенитным вооружением привело к созданию на нем большого количества зенитных точек. Так, например, на вновь строящихся германских линкорах количество зенитных установок доходит до 20, на итальянских линкорах устанавливается по 12 зенитных орудий и 20 зен. автоматов, на французских — по 24 зенитных орудия.

Зенитная артиллерия дальнего боя, предназначенная для отражения воздушных атак с больших высот, достигает вертикальной дальности действия до 10 000—11 000 м. Она размещается как в открытых палубных, так и башенных установках при углах возвышения от 60 до 90°. Скорострельность этой артиллерии достигает до 25 выстрелов в минуту у 76 мм пушек.

Зенитная артиллерия ближнего боя, имеющая задачей уничтожение самолетов противника, атакующих линкор с низких высот, состоит из многоствольных автоматов и крупнокалиберных пулеметов, обладающих высокой скорострельностью и дальностью (у 12,7 мм автоматов

скорострельность доходит до 400 выстрелов в минуту при вертикальной дальности до 5 км).

Однако, несмотря на большую насыщенность современных линкоров зенитным вооружением, для более эффективного разрешения задачи успешной борьбы с воздушным противником встает вопрос о создании специальных кораблей ПВО, обладающих достаточной скоростью хода для сопровождения эскадры на переходе.

Вопрос о необходимости иметь на линкорах торпедное вооружение разрешился снятием торпедных аппаратов со старых кораблей и отказом от установки их на новостроящихся. Очевидно, опыт мировой войны, показавший малую эффективность использования торпедного оружия линкорами, повлиял на это решение.

Отказ от подводных торпедных аппаратов диктовался также соображениями улучшения живучести и защиты от подводных взрывов и затруднениями со стрельбой на большом ходу.

Вопросам броневой и противоминной защиты линкоров уделяется исключительное внимание. Опыт мировой войны и особенно специальные послевоенные испытания живучести линкоров привели к этой необходимости.

Рост дальности морской артиллерии, приводящий к большим углам падения снарядов на предельных дистанциях, а также появление и непрерывное усовершенствование авиабомб заставили вплотную поставить вопрос об улучшении горизонтальной броневой защиты на современных линкорах.

Старая система горизонтального бронирования из нескольких палуб признается неудовлетворительной, так как авиабомбе легче пробить несколько тонких броневых палуб, чем одну палубу той же самой суммарной толщины.

Французский кораблестроитель Ружерон считает, что у всех линкоров, находящихся в строю, за исключением английских типа «Нельсон» (с палубной броней в 150 мм), горизонтальное бронирование недостаточно для защиты от воздушной бомбардировки. Вновь строящиеся американские линкоры «Вашингтон» и «Норд Каролина» будут иметь толщину главной палубы в 152 мм, а итальянские «Литторно» и «Витторио Венето» — 200 мм.

В отношении вертикальной цементированной брони считается установленным, что она при толщине ниже калибра снарядов вероятного противника пробивается на современных дистанциях артиллерийского боя. Поэтому стремятся приблизить толщину вертикальной брони к калибру главной артиллерии. Так, указанные выше американские линкоры будут иметь броневой пояс в 406 мм, а французские «Ришелье» и «Жан Бар» — до 400 мм.

Бортовая броня за последнее время устанавливается с наклоном наружу, что уменьшает угол встречи снаряда с ней и повышает ее сопротивляемость пробиванию. Итальянцы за последнее время выдвинули идею наклонного броневых бортов, разделенного на две части: наружную и внутреннюю. Наружный пояс, более тонкий, служит для разрушения бронебойного наконечника снаряда, а внутренний — для задержания снаряда от проникновения внутрь корабля. Эта система принята и французами при постройке линкоров типа «Дюнкерк».

Что касается системы противоминной защиты, то наряду с английской (внешние бортовые наделки, или були) и американской (ряд продольных переборок внутри корпуса корабля) системами находит себе применение (на новых итальянских линкорах) противоминная защита системы кон-

структора Пульезе, состоящая из внутренних труб с помещенными в них цилиндрами, поглощающими силу взрыва торпеды.

Опыт мировой войны показал, что ни один из кораблей, обладавших скоростью хода в 24 узла и выше, не был успешно атакован подводной лодкой. Хорошая скорость хода явилась одним из надежных пассивных средств противолодочной обороны. Борьба за повышение скорости хода играет исключительное значение в условиях, когда увеличение подводной скорости лодок пока не осуществлено сколько-нибудь заметно.

Для линкоров большая скорость, повышая его сопротивляемость подводным атакам, способствует также и успешному уклонению от атак воздушного противника.

Скорость хода довоенных линкоров колебалась в пределах 21—25 узлов. Современная техника кораблестроения позволяет разрешить вопрос о повышении этих цифр. Вес судовых механизмов снизился с 60 кг на л. с. до 16 кг, что дало возможность, снабдив линкор двигателями мощностью в 100 000—150 000 л. с., обеспечить ему скорость хода в 30—32 узла.

К 1938 г. главнейшие капиталистические государства имеют линейный флот из 79 единиц (в строю и в постройке) при суммарном тоннаже в 2 335 000 т.

Удельный вес линейного флота ко всем боевым кораблям по тоннажу составляет 36,6%.

Линейный флот непрерывно обновляется. На сегодняшний день 76% линейных сил падает на линкоры, построенные после мировой войны и заложенные за последние два-три года.

Тенденция замены старых линкоров новейшими характерна для всех капиталистических государств. В настоящее время в постройке находятся 23 линкора (водоизмещением в 35 000—42 000 т), что к общему числу линейных сил составляет 1/3.

Особенно ярко обнаруживается ничем не прикрытое оголтелое стремление фашистских государств—Германии, Италии и Японии созданием нового линейного флота ускорить развязку новой империалистической бойни. Эти агрессоры и поджигатели войны заложили и строят 13 линкоров из общего числа 23, строящихся всеми капиталистическими главными морскими державами.

Италия обновляет свой линейный флот на 60,8%, Германия на 73,3% и Япония на 34%.

Резко бросается в глаза, что наиболее современным линейным флотом обладают США и Япония, у которых он соответственно составляет 56,6% и 50,2% от всего состава линейных кораблей.

Это подчеркивает тот факт, что обе эти страны, более других выигравшие от мировой войны, строили свои линейные флоты во время войны и сумели быстрее других обновить их.

Удельный вес старых, довоенной постройки линкоров все еще составляет 24%, из которых 1,9% (три корабля) падает на додредноуты: два—в Германии («Шлезен» и «Шлезвиг-Гольштейн») и один—во Франции («Кондорсэ»). Дни существования последних сочтены.

Ни одна из капиталистических держав, за исключением Великобритании, не имеет ни в строю, ни в постройке линейных крейсеров.

Британские линейные крейсера построены во время войны и сразу по ее окончании («Репульс» и «Реноун» в 1916 г. и «Хууд» в 1918 г.).

Прекращение постройки линейных крейсеров объясняется тем, что к настоящему времени различие в тактико-технических качествах и боевом назначении между линкорами и линейными крейсерами почти стерлось.

Рост скорости хода у линейных кораблей, с одной стороны, и повышение активной и пассивной защиты у линейных крейсеров, с другой, привели к тому, что оба эти класса кораблей сделались почти равнокачественными.

* * *

Линейные корабли являются в настоящее время тем «позвоночным хребтом», который придает боевую устойчивость морским силам. Все пресловутые басни и разговоры о том, что линейные корабли отжили свой век в связи с ростом и развитием легких сил, подводных лодок и авиации, являлись не чем иным, как дымовой завесой для прикрытия истинных устремлений капиталистических хищников в деле подготовки новой войны за передел мира.

В обстановке нарастающей военной опасности наша великая родина, последовательно борясь за дело мира, укрепляет изо дня в день свою обороноспособность и боевую мощь.

«Во всем мире идет ожесточенная борьба. Конечно, не мы затеяли эту борьбу. Мы вовсе не сторонники вооружений. Но русская пословица говорит: с волками жить, по-волчьи выть. Мы окружены капиталистическими странами, и все они вооружаются. Правители некоторых из этих стран питают острое желание пограбить нашу страну. А нам есть что защищать. И материально, и технически, и культурно мы настолько выросли, что теперь уже имеем возможность приступить к строительству большого флота». (Из речи тов. М. И. Калинина на собрании рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода им. тов. Орджоникидзе в Ленинграде 19 июня 1938 г.).

По воле партии, правительства и всего советского народа мы строим могучий морской и океанский флот, который будет включать в себя все классы боевых кораблей.

Наш флот в будущих боях покажет свою силу и уничтожит любого фашистского агрессора, посмеющего напасть на священные границы социалистической родины трудящихся всего мира.

РАЗВИТИЕ ЭСКАДРЕННЫХ МИНОНОСЦЕВ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД.

Общие вопросы строительства эскадренных миноносцев, равно как и пути развития кораблей этого класса, весьма пространно обсуждаются на страницах иностранных специальных журналов.

Ниже мы приводим статью (из серии статей на эту тему, предполагающих к помещению в нашем журнале) обзорного характера инж. В. Хадерер из журнала „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, в которой приводится значительный фактический материал по послевоенному строительству эсминцев в Германии, Англии, Италии, Франции и США с характеристикой кораблей, не лишенной интереса для нашего командира.

Эскадренный миноносец уже в течение мировой войны превратился в мощный военный корабль, имеющий весьма разнообразные задачи.

Английский флот планомерно развивал этот тип корабля с момента его возникновения в 1892 г. в одном направлении, выделяя следующие основные тактические элементы: сильную артиллерию, высокую скорость хода и хорошие мореходные качества. Торпедная атака, которая первоначально была специальной задачей миноносца, со временем перешла, главным образом, к эскадренным миноносцам, как одна из областей их использования. Исходя из этих принципов, выработался тип корабля, прекрасно оправдавший себя в мировой войне, как показали события первых же недель.

В противоположность этому, германский флот искал средний путь между кораблями, предназначенными для борьбы с миноносцами, позднее, эсминцами своего же типа и „торпедоносцами“ (Torpedoträger), главным образом, для торпедных атак т. н. эсминцев открытого моря (Hochseetorpedoboot). Главной задачей этих „торпедоносцев“ (т. е. эсминцев с сильно развитым торпедным вооружением) являлось производство торпедных атак. Результатом этого было существенное отставание немецких миноносцев (это название, к сожалению, сохранилось и сейчас) по сравнению с английскими эсминцами, как это видно из данных таблицы 1.

Таблица 1.

Немецкие миноносцы и английские эсминцы к началу мировой войны.

Элементы кораблей	Немецкие миноносцы		Английские миноносцы	
	Готовые	Строящиеся	Готовые	Строящиеся
	„V 1“ до „S 24“	„V 25“ до „V 48“	Серия „L“ 1)	Серия „M“ 1)
Водоизмещение проектное (англ. тонны) 2)	579	975	980	1 074
Водоизмещение (без топлива и котельн. воды (англ. т) 3) . .	487	около 768	около 820	около 920
Длина наибольшая (м)	71,1	83,0	82	82,6
Ширина (м)	7,4	8,3	8,38	8,23
Осадка при проект. водоизмещении (м).	2,28	2,76	3,2	3,28
Артиллерия 4) (мм) . .	2—88 ₃₅ 4 пулемета	3—105 ₄₅ зен. ?	3—102 1—40 зен.	3—102 1—40 зен.
Торпедное вооружение	4—500 (4 × I)	6—500 (2×I) + (2×II)	4—533 (2 × II)	4—533 (2 × II)
Мощность механизм. проектная (л. с. на валу)	14 000	25 000	24 500	27 000
Скорость проектная (узл.)	32,5	34,5	29	35
Запас топлива (англ. т)	52 н. 142 уг.	331 (н)	290 (н)	295 (н)

Во время войны выявилась необходимость усиления немецких миноносцев, заключающаяся в усилении, в ограниченных пределах возможности, вооружения уже готовых кораблей, в то время как несколько большие улучшения были внесены в корабли, подлежащие постройке по мобилизации (Ms-Boote), и в корабли, находившиеся в процессе постройки. Однако, только в недостроенных к концу войны кораблях, строившихся по новым проектам, Германии удалось превзойти типы эсминцев своего противника. Что же касается эсминцев под литерами от „V 97“ до „V 104“ и от „V 109“ до „V 112“, известных под названием „трехтрубных“, плававших под немецким флагом и равных английским или даже превосходивших их, то они целиком или в части машинных установок строились к началу войны на немецких верфях

1) Около 16—14 кораблей (неточные данные).

2) Английские тонны по 1 016 кг.

3) Водоизмещение в англ. тоннах законченного корабля, с вооружением корабля, без топлива и котельной воды, исчисленное для удобства сравнения с принятым в настоящее время „стандартным водоизмещением“.

4) Миноносцы до „S 24“ и „V 25“ до „G 40“ с 88 мм орудиями, были в продолжение войны перевооружены, на них установлены 105 мм зенитные орудия в 45 калибров.

по иностранным заказам и были приобретены или конфискованы германским правительством.

Развитие английских эсминцев во время войны происходило значительно проще, принимая во внимание предшествующие этапы, отмеченные выше ¹⁾. Потребовалось только закрепить имеющиеся уже у них преимущества или увеличить их; характерным для этого явилась установка на эскадренных миноносцах к концу мировой войны 120 мм орудий (таблица 2), тогда как новые немецкие эскадренные миноносцы все были вооружены 105 мм орудиями.

Таблица 2.

Германские миноносцы и эсминцы английского и американского флотов к концу мировой войны.

	Германия		Англия	США
	„Н 145“	„V 170“	Серия „V“ и „W“	Серия „Hamilton“
Водоизмещение проект. (англ. т) . . .	1 006	1 372	около 1 300	1 174
Длина наибольшая (м)	85,3	—	95,10	95,8
Ширина (м)	8,35	—	9,0	9,4
Осадка средняя (м) .	3,5	—	2,74	2,74
Артиллерия (мм) . .	3 — 100 ₄₅ , 4 пулем. зен.	4 — 100 ₄₅ , 4 пулем. зен.	4 — 120 ₅₀ , 2 — 40 зен.	4 — 102 ₅₀ , 1 — 76 зен.
Торпедн. аппараты (мм)	6 — 500 (2×I) + (2×II)	6 — 500 (2×I) + (2×II)	6 — 533 (2×III)	12 — 533 (4×III)
Мощность механизмов (л. с. на валу) .	23 788	38 000	27 000	26 000
Скорость (узл.) . . .	33,6	35	34	35
Район плавания ²⁾ . .	2400 ₂₀	свыше 2 000	4 000 ₁₅	4 300 ₁₄

Опыт немецкого и английского флотов стал исходным положением послевоенного развития эскадренных миноносцев во всех странах, так как ни одна из больших морских держав не предъявляла к своим минным флотилиям таких требований, как Германия и Англия.

Вопросы разоружения не внесли каких-либо ограничений для эскадренных миноносцев как класса военного корабля. Это обусловило большой рост кораблей этого класса, к которому относятся и лидеры флотилий, особенно во Франции и Италии. Ограничения Лондонского соглашения 1930 г. ³⁾—наибольшее водоизмещение нормального типа корабля этого класса—1 500 т (ts) ⁴⁾, причем 25% от общего допусти-

¹⁾ Engineering, т. 107, 1919, стр. 362.

²⁾ Число миль (скорость хода в узлах).

³⁾ W. Hader, — VD I, т. 80, 1936, № 1, стр. 2, № 14, стр. 405 и № 20, стр. 581.

⁴⁾ В этой статье „ts“ означает „англ. тонны“—1 016 кг (в противоположность t=1000 кг).

мого количества кораблей этого класса, водоизмещением до 1 850 тонн, и калибр орудий не свыше 130 мм,—не имели существенного влияния, так как Франция, первая начавшая развивать тип лидера, не присоединилась к этому соглашению, равно как и Италия, требовавшая себе равных прав с Францией. Весьма сомнительно также, чтобы и Лондонское соглашение от 25 марта 1936 г. оказало бы какое-либо влияние на дальнейшее развитие типа эскадренного миноносца и лидера, так как предельное водоизмещение установлено в 3 000 тонн и наибольший калибр—155 мм. Во всяком случае, эти ограничения не указывают на уменьшение типа этих кораблей.

ГЕРМАНИЯ.

В конце мировой войны, в 1918 г., в Германии были спроектированы и заказаны эсминцы, представлявшие полноценные корабли этого класса, как показано в таблице 2. После войны их дальнейшее развитие в немецком флоте было запрещено. Мирный договор разрешал Германии иметь только 16 эсминцев, из них 12 в строю и 4—в резерве, водоизмещением, примерно, по 800 тонн каждый.

Таблица 3.
Германские эсминцы, построенные в соответствии с требованиями Версальского договора ¹⁾.

Элементы кораблей	Серия „Möwe“ ²⁾	Серия „Wolf“
Год постройки	1926	1927/28
Водоизмещение в англ. тоннах (без топлива и кот. воды)	800	800
Водоизмещение проектное (англ. т)	около 975	около 975
Длина по ватерлинии (м)	84,0	89,0
Ширина (м)	8,4	8,6
Осадка (м)	2,8	2,6
Мощность механизмов проектная (л. с. на валу)	24 000	25 000
Скорость проектная (узл.)	33	34
Артиллерия (мм)	3—105 ₄₅ , 2 пулемета	3—105 ³⁾ , 2 пулемета
Торпедные аппараты (мм)	6—533 (2 × III)	6—533 (2 × III)
Район плавания при 20 узлах (в милях)	2 000	2 200
Запас топлива (англ. т)	326	336
Команда	120	125

¹⁾ По справочнику Weyer'a 1936 г.

²⁾ Все корабли, кроме „Möwe“ (и вся серия „Wolf“), имеют транцевую корму.

³⁾ „Leopard“ и „Luchs“ имеют по 3—127 мм орудия.

Это водоизмещение, примерно, соответствующее водоизмещению миноносцев „мобилизационного“ типа (Ms), заказанных в августе 1914 г., ни при каких условиях не могло удовлетворить современных требований. Хотя, в конце концов, и удалось, посредством применения всех новейших научно-технических достижений, добиться максимальной боевой ценности кораблей типа „Möwe“ и „Wolf“ (таблица 3), все же остается неоспоримым, что эти корабли во всех отношениях уступают соответствующим по времени постройки эсминцам других держав. Они слишком малы и потому, в лучшем случае, являются хорошо построенными миноносцами, а не эсминцами¹⁾. Их значение для германского флота, как это ясно видно на сегодняшний день, заключалось не в их качествах как миноносцев или эсминцев, а в том, что проектирование и постройка этих двенадцати кораблей, при ограниченности нового строительства, дали ценную возможность не отстать от зарубежных достижений в накоплении опыта постройки современных боевых кораблей, их механизмов и вооружения. Большая польза этого опыта выявилась уже при постройке двух последних броненосцев и новейших крейсеров, и следует иметь в виду, что в настоящее время, при новом строительстве флота, результаты этого опыта скажутся в еще большем масштабе.

АНГЛИЯ.

По окончании в 1919—1922 гг. эсминцев, начатых постройкой еще во время мировой войны, в английском флоте ничего не предпринималось в отношении этого класса кораблей. Впервые только в 1924 г. адмиралтейством заказаны 2 опытных корабля, которые должны были явиться прототипом для дальнейшей постройки эсминцев после того, как теоретические выводы из опыта войны позволили установить, какие требования следует поставить этому классу кораблей. При постройке этих опытных кораблей обратились к довоенной практике, предоставив частным верфям разработать проекты; последним были сообщены оперативные требования, которым должны были отвечать новостроящиеся корабли. Задание на проектирование этих эсминцев получили две лучшие по постройке миноносцев английские фирмы: Торникрофт и Ярроу. В результате, были построены эсминцы: „Amazon“ (на заводе Торникрофт) и „Ambuscade“ (Ярроу), которым было уделено большое внимание в специальной литературе; элементы их приведены в таблице 4.

В результате тщательных испытаний и сравнений, эсминец „Amazon“ был признан наиболее удачным. По его проекту адмиралтейством был разработан проект для дальнейшей серийной постройки. Серии кораблей обозначались начальными литерами их названий „А“—„В“—„С“ и т. д., причем каждая серия включает 8 кораблей, за исключением серии „С“, насчитывающей 4 единицы. Разница между ними очень незначительна, так что, в данном случае можно не приводить отдельных элементов каждой серии. Поэтому в таблице 5 приведены данные только для серии эсминцев типа „А“, как наиболее старой, и для типа „F“, как наиболее новой.

¹⁾ Немецкий термин „Zerstörer“ в буквальном переводе означает „истребитель“.

Таблица 4.

Английские эсминцы „Amazon“ и „Ambuscade“ постройки 1926 г.

Элементы кораблей	„Amazon“	„Ambuscade“
Водоизмещение проектное (англ. т) .	1 352	1 173
Длина ¹⁾ (м)	95,00	93,60
Ширина (м)	9,60	9,45
Осадка (м)	2,77	2,51
Мощность механизмов проектная (л. с. на валу)	39,500	33,000
Скорость проектная (узл.)	37	37
Наибольшая скорость (узл.)	37,96	—
Запас топлива (англ. т)	433	385
Район плавания при 15 узл. (миль) .	4 800	4 800
Артиллерия (мм)	4—120 ₅₀ , 2—40 зен., 5 пулеметов	4—120 ₅₀ , 2—40 зен., 5 пулеметов
Торпедные аппараты (мм)	6—535 (2 × III)	6—535 (2 × III)

Английские эсминцы типов „А“ и „F“.

Таблица 5.

Элементы кораблей	Тип „А“	Тип „F“
Водоизмещение (без топлива и котельной воды) (англ. т)	1 350 ²⁾	1 375
Длина между перпендикулярами (м) .	95,09	97,0
Ширина (м)	9,83	10,13
Осадка при указ. водоизм. (м)	2,67	2,59
Мощность механизм. проект. (л. с. на валу)	34 000	36 000
Скорость проектная (узл.)	35,0	35,5
Наибольшая скорость (узл.)	36,7	—
Район плаван. при 15 узлах (миль) .	5 400	6 000
Артиллерия (мм)	4—120 ₅₀ , 2—40 зен., 5/8 мм пулем.	4—120 ₅₀ , 2—12,7 пулем., 5/8 мм пулем.
Торпедные аппараты (мм)	8—533 (2 × IV)	8—533 (1 × IV)

- ¹⁾ Длина измеряется, вероятно, между перпендикулярами.
²⁾ По другим данным—1 330 англ. тонн.

В настоящий момент Англия располагает более чем 60 эсминцами, одинаковыми по своим техническим и боевым элементам. Значение такого преимущества настолько велико, что можно не принимать во внимание даже некоторые неизбежные при этом недостатки.

О конструктивных особенностях английских эсминцев известно мало. Теоретический чертеж, приблизительно, соответствует обводам, показанным на чертеже корпуса, на рис. 1. Уже продолжительное время характерным является т. н. „корма Торникрофта“, оканчивающаяся горизонтальным острым краем. Некоторые данные по вопросам обводов и машинных установок эсминцев имеются в литературе¹⁾.

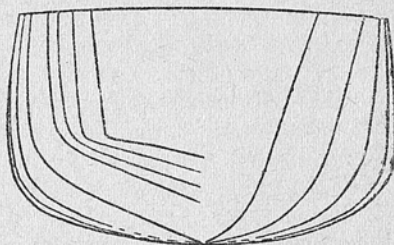


Рис. 1. Теоретический чертеж корпуса английского эсминца.

По опубликованным чертежам машинных установок можно установить, что английские эсминцы строятся с набором по поперечной системе, если только в последнее время не было введено какого-либо

изменения. На основании последних опубликованных данных из области сварки в английском военном кораблестроении, следует считать, что сварка основных связей корпуса, как правило, не применяется или же сварка допущена в очень незначительной степени.

В английских эсминцах и в построенных в Англии иностранных кораблях этого класса бросается в глаза относительно простое подразделение на водонепроницаемые отсеки, вряд ли, удовлетворяющее требованиям германского флота,²⁾ хотя английские эсминцы в мировой войне, особенно в Ютландском бою и после него, нередко показывали поразительную живучесть. В Англии ограничиваются 10 непроницаемыми поперечными переборками и отказались и от двойного дна, и от продольных водонепроницаемых переборок, параллельных наружной обшивке, идущих на протяжении наиболее жизненных отсеков. Этим достигаются большие размеры машинных и котельных отделений, в которых можно относительно легко разместить установки большой мощности, не вызывая каких-либо конструктивных затруднений в их обслуживании. Вопрос только в том, что важнее в решающий момент — хорошее ли подразделение на водонепроницаемые отсеки или удобная для обслуживания машинная установка.

Нефть находится в бортовых ямах, рядом с котлами, и в поперечных нефтяных ямах, из которых одна, как правило, расположена непосредственно за машинным отделением, а остальные, обычно две, находятся в носовой части корабля. Питательная вода для котлов находится в бортовых систернах, рядом с котлами, и в ящикообразной систерне частичного двойного дна, в машинном отделении.

Чертежи внутреннего расположения английских эсминцев за последние годы не опубликовывались. Однако, можно считать, что строящиеся или спроектированные в Англии иностранные корабли, в основном, имеют общее расположение, соответствующее обычной английской практике.

¹⁾ I. L. Scott, Trans. N-E. Coast Inst, т. 49, 1932/33, стр. 178.

²⁾ Marine Rundschau, т. 31, 1926, стр. 279 и 531.

Действительные результаты приемных испытаний английских эсминцев известны лишь в виде отрывочных данных для отдельных случаев, причем данные не достоверны. Так, имеются сведения, что эсминец „Argow“ развил скорость 36,7 узла, при мощности 34 119 л. с. на валу, корабль серии „В“ дали только 35,75 узла, в то время как эсминец „Daring“ достиг скорости 38,2 узла при водоизмещении 1 415 тонн (измеренном, повидимому, в начале испытания). Но в каждом случае известно, что английские эсминцы или построенные в Англии эсминцы для иностранных флотов не дают тех скоростей, какие развивают французские корабли, однако, почти во всех сообщениях об испытаниях отмечается, что заданные скорости достигаются без форсировки котлов и механизмов. Практическое обоснование этому заключается в желании иметь хороший резерв мощности, так как в условиях военного времени нагрузка корабля неизбежно увеличивается и водоизмещение может составлять, примерно, от 1 750 до 1 850 англ. тонн, от чего скорость могла бы значительно понизиться. Разрыв между скоростью, достигнутой при испытании по-

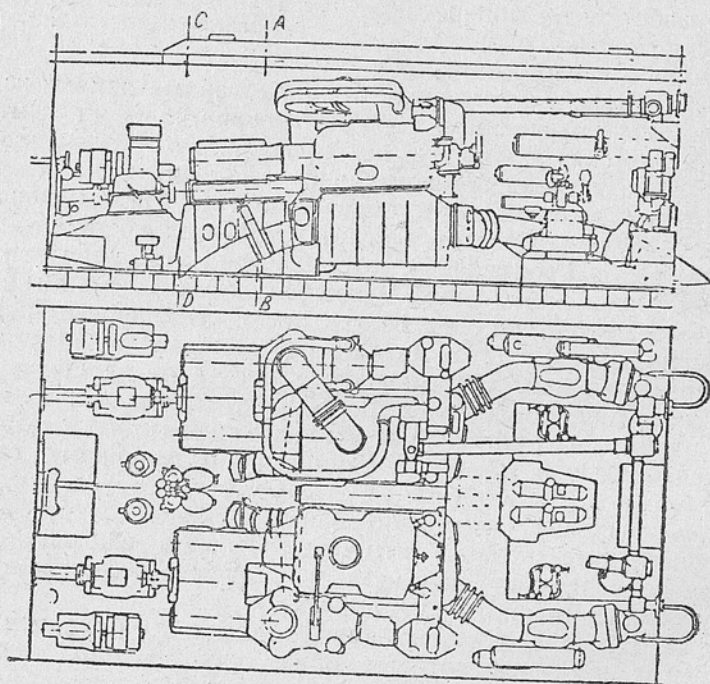
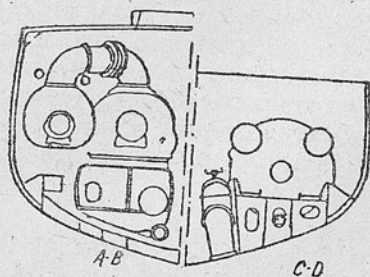


Рис. 2—3. Схематическое расположение машинной установки эсминца английской постройки.



следних английских военных кораблей при водоизмещении на пробе — „light trial displacement“ (которое меньше и во всяком случае не больше нормального водоизмещения, чтобы с этим стоило считаться) и скоростью, достигнутой при водоизмещении при полной нагрузке — „full load“, составляет, при одинаковой мощности, около 3 узлов. Повидимому, адмиралтейство не стремится к достижению максимальной мощности, которая, хотя и создает блестящую рекламу, но в итоге обуславливает известную ненадежность при напряженной длительной работе эсминцев, неизбежной в период войны.

Постройка и расположение машинных установок в Англии практически не изменились со времени введения турбины с зубчатой передачей, как видно на рис. 2—3. Котельное давление в старых установках (военного времени) составляло, в среднем, 17,5 атм., такое же было принято для многих новых установок на кораблях, построенных для других госу-

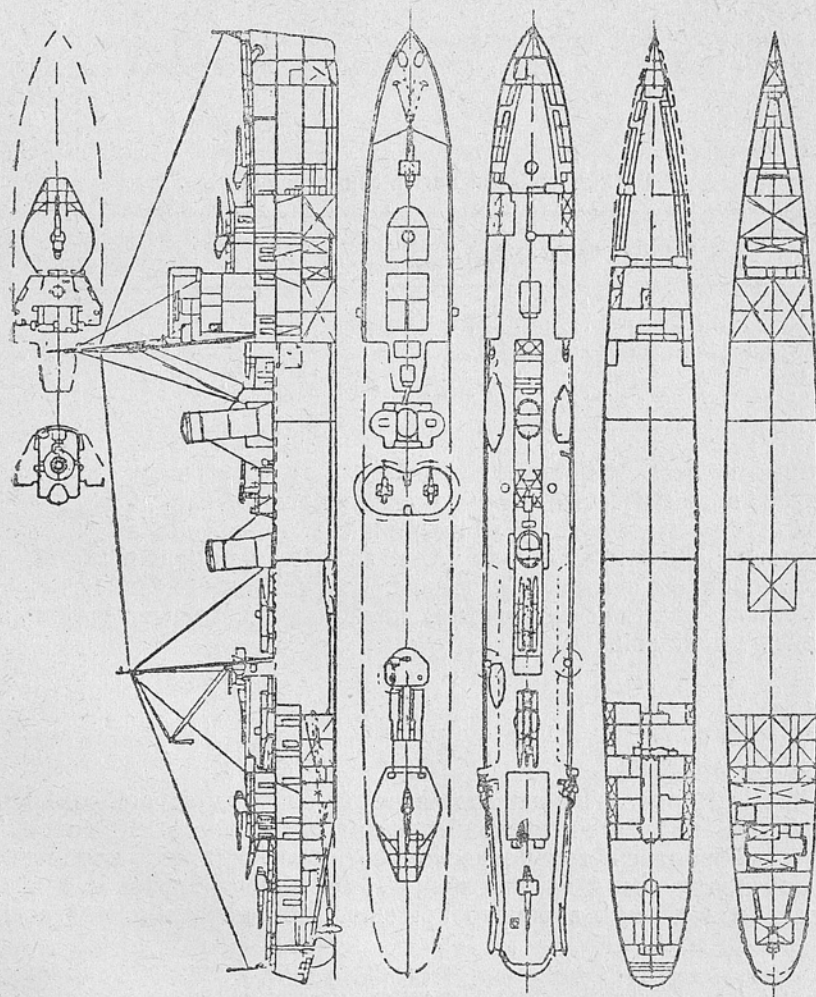


Рис. 4. Общее расположение голландских эсминцев серии „Van Ghent“ (построенных по английским чертежам).

дарств.¹⁾ Начиная с серии „А“, перешли на котельное давление в 21 атм. с перегревом пара в 315° С. На эсминце „Acheron“ для опыта были установлены котлы в 35 атм. рабочего давления с перегревом до 400° С.²⁾

Эта установка показала себя весьма экономичной, по крайней мере на испытаниях, как видно из таблицы 6. Для сравнения, в таблице 7 приведены данные для установок с более низким котельным давлением; частично они менее благоприятны.

Таблица 6.

Расход топлива и пара английским эсминцем „Acheron“.

Мощность.....%	100	60	10
Расход топлива (нефти) на все надобности г/час. на л. с. на валу	276	306	417
Расход пара на все надобности кг/час на л. с. на валу	3,52	3,60	5,84

Таблица 7.

Расход топлива английскими эсминцами.

Название корабля или серии	Котельн. давление в атм.	Расход топлива г/час. мощности на валу
„Skeena“	17,5	385
„Arrow“	21,0	368
Серия „В“	21,0	331
„Vouga“	27,1	341

Данные о весе машинных установок на английских эсминцах за последнее время известны только для одного случая; исходя из него, можно считать, что общий вес машинной установки на кораблях серии „А“ составляет от 13 до 14 кг на одну л. с. на валу; на кораблях более поздней постройки вес несколько меньше. Однако, эта цифра не особенно показательна, так как неизвестно, какие веса включены в общий вес машинных установок.

ФРАНЦИЯ.

Во время мировой войны состав эскадренных миноносцев французского флота подвергся незначительным изменениям. К довоенному составу прибавилось только несколько новых единиц, которые или были почти готовы к началу войны, или заканчивались с большими трудностями в период военного времени, и 12 кораблей, построенных

¹⁾ Например, серия „Serrano“ для Чили (Engineering, т. 127, 1929, стр. 464); серия „Van Ghent“ (ex „De Ruyter“) для Голландии (см. рис. 4) (Engineering, т. 127, 1929, стр. 709); серия „Skeena“ для Канады (Engineering, т. 132, 1931, стр. 161).

²⁾ Engineering, т. 153, 1931, стр. 699.

в Японии. Для развития типа эсминца обе указанные группы не имеют значения.

Первым эсминцем, вошедшим в строй после войны, был „Enseigne Gabold“. Он заслуживает некоторого внимания только тем, что по водоизмещению равен немецкому „Diktat-Zerstörer“. При этом необходимо вспомнить, что „Enseigne Gabold“ был начат в 1913 г., всю войну простоял на стапеле и, после введения некоторых усовершенствований сообразно новым требованиям, вступил в строй летом 1923 г.

Первые эскадренные миноносцы французского флота действительно послевоенной постройки спущены в 1924/25 г.; это корабли типа „Simoun“. Элементы их приведены в таблице 8. Известно, что все 12 эсминцев этого типа достигли запроектированной скорости и частично даже превысили ее на 1 узел или несколько больше, но также известно, что они быстро теряют ее в плавании в свежую погоду и что, кроме того, имелись значительные затруднения в обеспечении их остойчивости.

Для последующей серии типовым кораблем был „L'Alcyon“. Его элементы приведены в таблице 8.

При постройке этой серии ошибки предыдущих кораблей были исправлены. Последний корабль был спущен в 1929 г. С того времени по 1935 год Франция больше не строила эсминцев, и только в 1935 г. вновь было приступлено к постройке трех эсминцев: „Hardi“, „Erée“ и „Fleuret“ водоизмещением, примерно, около 1700 тонн. В настоящее время строятся три эсминца того же типа: „Casque“, „Lansquenet“ и „Mameluk“ водоизмещением около 1760 тонн; по размерам их следует отнести к более поздним типам эсминцев.

Таблица 8.

Сравнение французских эсминцев с английскими серии „А“.

Элементы кораблей	„Simoun“	„Alcyon“	Английские серии „А“
Водоизмещение (без топлива и котельной воды) (англ. т)	1 319	1 378	1 330
Водоизмещение проектн. (англ. т)	1 458	1 495	около 1 415
Водоизмещение максималн. (англ. т)	1 727	1 750	около 1 750
Длина между перпендикулярами (м)	99,3	100,9	95,1
Ширина (м)	9,6	9,7	9,83
Осадка при водоизмещении без топлива и котельной воды (м)	2,9	3,0	2,67
Артиллерия (мм)	4—130/40, 2—37 зен.	4—130/40, 2—37 зен.	4—120/60, 2—40 зен., 5 пулемет.
Торпедные аппараты (мм)	6—550 (2×III)	6—550 (2×III)	8—533 (2×IV)
Мощность механизмов (л. с. на валу)	33 000	3 200 до 35 000	34 000
Скорость проектная (узл.)	33	32 до 33,5	35
Скорость достигнутая (узл.) ¹⁾	до 36,4	до 36,4	до 36,7

Данные таблицы 8 ясно показывают, что все три типа эсминцев, приблизительно, идентичны по своим боевым характеристикам, с той лишь разницей, что скорость английских эсминцев несколько больше, тем более, что при сдаточных испытаниях механизмы не перегружаются,

¹⁾ Предельная скорость, достигнутая эсминцами данной серии.

в то время как во Франции добиваются наибольшей достижимой мощности.

В отношении вооружения большая эффективность должна быть у французской артиллерии, вследствие большего веса залпа, несмотря на более высокую начальную скорость снаряда у английских установок.

Меньшее количество труб торпедных аппаратов на французских эсминцах компенсируется, хотя и не в полной мере, их большим калибром.

ИТАЛИЯ.

В противоположность Франции, в состав итальянского флота во время войны вошли эсминцы, построенные в период военных действий. Учитывая, что эти корабли проектировались для специальных условий военных операций в Адриатике против Австро-Венгрии, они не представляют интереса как океанские эсминцы.

К ним следует отнести и корабли типа „Palestro“, элементы которого приведены в таблице 9. Сообразуясь с датой спуска, проектирование этих кораблей следует отнести к периоду, когда мировая война уже приближалась к концу. По сравнению с эсминцами, построенными одновременно для других флотов, их водоизмещение меньше, что объясняется малым запасом топлива, рассчитанного на ограниченный район плавания.

Первыми послевоенными итальянскими эскадренными миноносцами являются 4 корабля типа „Gurtatone“, водоизмещением на 100 тонн больше и несколько быстрее своих предшественников.

Корабли последующих серий, элементы которых приведены в таблице 9, относительно меньше однотипных французских кораблей, считавшихся, вероятно, во время их постройки с их возможным противником, но по своим боевым элементам они очень близко подходят к французским, а их несколько более слабое артиллерийское вооружение компенсируется, до некоторой степени, значительно большей скоростью. Меньшее водоизмещение итальянских эсминцев объясняется также отказом от большого района плавания, поскольку в итальянских водах, как и во всей западной части Средиземного моря, величина района плавания имеет относительно меньшее значение, ввиду довольно близкого расположения морских баз. Только начиная с серии эсминцев типа „Maestrale“, итальянские корабли начинают по водоизмещению превосходить французские.

Детали конструкции итальянских истребителей почти неизвестны, и по имеющимся отдельным данным трудно установить действительную картину. Об особенностях современного строительства можно судить по описанию построенного в Италии греческого эсминца типа „Admiral Conduriotis“, весьма близкого к серии „Dardo“. ¹⁾ Четыре корабля этой серии имеют турбины Парсонса с зубчатыми передачами и по три котла Ярроу (каждый — 1005 кв. м поверхности нагрева с пароперегревателем 177 кв. м поверхности нагрева), дающие пар давлением 24 атм.

¹⁾ Revista General, de Marine, т. 110, 1932, стр. 211; Engineer, 154, 1932, стр. 413.

при температуре 250°C. На испытаниях скорость хода должна быть выше 41 узла при расходе топлива 450 г/час. на л. с. на валу.

Таблица 9.

Итальянские эсминцы послевоенного типа.

Сери и	„Palestro“	„Gurta- tone“	„Sella“	„Sauro“	„Borea“	„Dardo“	„Maest- rale“
Год спуска	1919/20	1922/23	1925/26	1925/26	1927	1930/32	1934
Количество единиц в серии	4	4	4	4	8	8	4
Водоизмещение (без топлива и кот. воды) (англ. т)	862	966	935	1 050	1 073 1 093	1 225 1 206	1 449
Водоизмещение проектное (англ. т)	—	—	1 167 ²⁾	1 320 ²⁾	1 382 ²⁾	1 450	—
Длина наибольш.(м)	80,4	84,9	84,54 ¹⁾	90,15 ¹⁾	93,20 ¹⁾	96,0	104,0
Ширина наибольшая (м)	7,53	7,53	8,63	9,20	9,21	9,7	10,1
Осадка наибольшая (м)	2,30 ³⁾	2,60 ³⁾	2,90	3,24	3,27	2,9 ³⁾	3,0 ³⁾
Артиллерия (мм).	4—102/ ⁴⁵ 2—76/ ⁴⁰ 2 пул.	4—102/ ⁴⁵ 2—76/ ⁴⁰ 2 пул.	4—102/ ⁴⁵ 2—40 зен. 2 пул.	4—120/ ⁴⁵ 4—37 зен. 2 пул.	4—120/ ⁴⁵ 4—37 зен. 2 пул.	4—120/ ⁵⁰ 4—37 зен. 4 пул.	4—120/ ⁵⁰ 4—37 зен. 4 пул.
Торпедные аппараты (мм)	4—450 (2×II)	4—450 (2×II)	4—533 (2×II)	6—5 ³ (2×III)	6—533 (2×III)	6—533 (2×III)	6—533 (2×III)
Мощность механизмов проектн. (л. с. на валу)	18 000	18 000	28 000	34 000	35 000	44 000— 46 000	44 000
Мощность достигнутая (л. с. на валу).	22 000	27 000	35 540	37 000	—	—	—
Скорость проектн. (узл.)	33,5	33,5	35,0	35,0	36,0	38,0	38,0
Скорость достигнут. (узл.)	31 до 32,4	33,3 до 36,6	35,9 до 39,4	36,5 до 37,0	36,5 до 39,6	41,0	—
Запас топлива (англ. т)	170	153	255	230	240	225	—

¹⁾ Длина по ватерлинии.

²⁾ По докладу F. Dondona, Trans. Inst. Naval Archt. I, 71, 1929, стр. 22.

³⁾ Осадка при водоизмещении без топлива и котельной воды (остальных—при проектном водоизмещении).

На рис. 5 показан боковой вид этих кораблей, на основании которого можно составить представление о наружных обводах новейших итальянских эсминцев, в основном, строящихся по тем же принципам, причем разница только в том, что на них приняты спаренные орудийные установки, тогда как на эсминцах, построенных для Греции, установлены одиночные орудия, расположенные одно над другим в носу и корме.

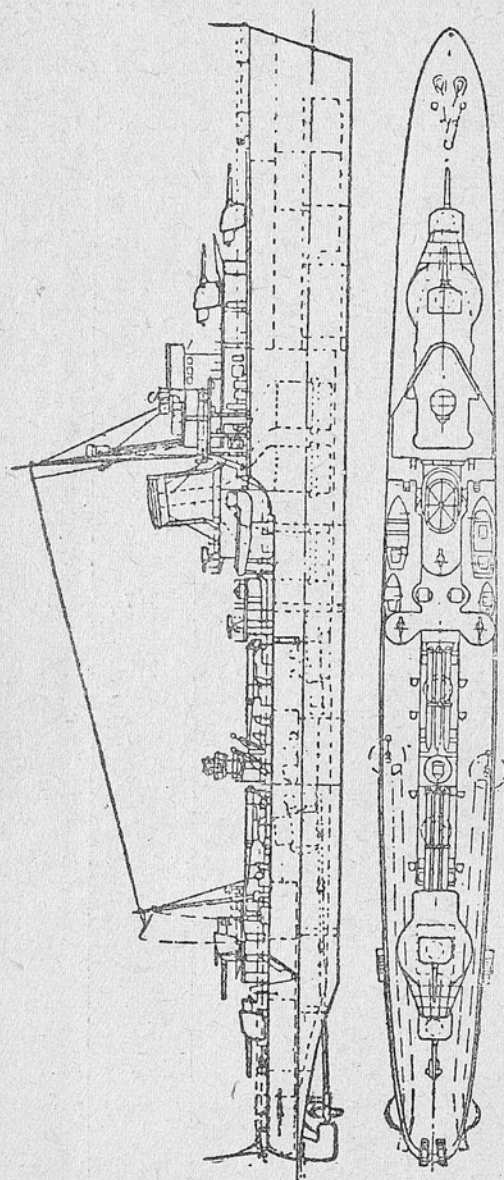


Рис. 5. Боковой вид и план палубы греческого эсминца „Admiral Konduriotis“ (проектировавшегося и строящегося в Италии).

США.

Особое значение эсминцев было отмечено американским флотом во второй половине мировой войны. При вступлении в мировую войну для флота США было заказано и в период от 1917 до 1921 г. построено более 250 эскадренных миноносцев; постройка этих кораблей была утверждена в 1916—1917 гг., но только в незначительной части они были закончены во время войны. Все они однотипны, не считая несущественных различий в деталях. Большинство из указанного количества кораблей сразу же после испытаний пришлось поставить в резерв по соображениям экономии и вследствие недостатка в личном составе, так как содержание в строю такого количества эсминцев

превышало средства и возможности американского флота.

Характерным для этих эсминцев является то, что они принадлежат к типу кораблей с „гладкой палубой“ (flush deck), т. е. не имеют полубака, а верхняя палуба устроена с подъемом, так что высота надводного борта в носу и в корме такая же, как и на кораблях с полубаком, но в средней части высота борта выше. Это дает более благо-

приятные условия в отношении прочности, так как высота эквивалентного бруса больше, чем на корабле с баковой надстройкой, кроме того, при этом котельные помещения несколько выше, как это видно из рис. 6.

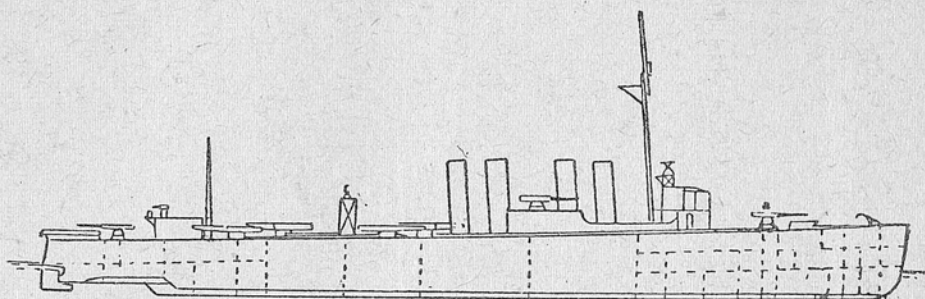


Рис. 6. Боковой вид эсминца США „Flush deck-type“.

Относительно испытаний этого типа эсминцев имеется значительный материал с большим количеством детальных данных,¹⁾ заканчивающийся описанием натурных испытаний на изгиб корпусов, которые были произведены с двумя эсминцами, исключенными из состава флота и назначенными на слом.²⁾

Главные элементы этих кораблей, составляющих в настоящий момент основное ядро эсминцев американского флота, даны в таблице 10.

Таблица 10.

Основные элементы эсминцев США „гладкопалубного“ типа.

Водоизмещение (без топлива и котельной воды) (англ. т)	1 190
Водоизмещение при испытании (англ. т)	1 200
Длина по ватерлинии (м)	94,5
Ширина (м)	9,3
Осадка при 1190 т (м)	2,8
Высота борта (м)	6,3
Коэффициент полноты водоизмещения	0,472
„ мидель-шпангоута . . . β	0,75
„ ватерлинии α	0,68
Метацентрическая высота (м)	0,555
Центр тяжести над килем (м)	3,796
Мощность механизмов наибольшая при пробе (л. с. на валу)	27,862
Скорость наибольшая (узл.)	35
Расход топлива на л. с. на валу (г) . .	391
Поверхность нагрева (кв. м)	2 660
Диаметр винта (м)	2,79
Шаг гребного винта (м)	3,1
Число лопастей	3
Число оборотов (обор/мин)	444
Артиллерия (мм)	4—102/55, 1—76/23 зен.
Торпедное вооружение (мм)	12—533 (4×III)

¹⁾ H. C. Donald—U. S. Naval Inst. Record, т. 51, 1925, стр. 15; Schiffbau, т. 22, 1922/23, стр. 1192; J. Mc Irish—J. Amer. Soc. nav. Engr., т. 24, 1922, стр. 73; H. E. Saunders и A. S. Petre—Trans. Amer. Soc. Nav. Arch., Marine Engr., т. 41, 1933, стр. 243.

²⁾ C. O. Kell—Trans. Amer. Soc. Nav. Arch., Marine Engr., т. 39, 1931, стр. 35.

С 1921 по 1931 год в США не строили новых эсминцев. Начатые после 1931 г. корабли имеют водоизмещение до 1500 тонн, достигающее максимума, согласно Лондонскому морскому соглашению 1930 года.

Элементы этих эсминцев приведены в таблице 11, дальнейших сведений о новых эсминцах пока еще не имеется.

Таблица 11.

Американский эсминец „Farragut“.

Водоизмещение (без топлива и котельной воды) (англ. т)	1 500
Длина по ватерлинии (м)	101,8
Ширина (м)	10,43
Осадка при указ. водоизмещении (м).	2,68
Мощность механизмов (л. с. на валу).	42,800
Скорость проектная (узл.)	37
Артиллерия (мм)	5—127/40 зен.
Торпедные аппараты (мм)	8—533 (2×IV)
Район плавания (миль)	6 000

ЯПОНИЯ.

Об японских эскадренных миноносцах послевоенной постройки известно лишь то немногое, что имеется в морских справочниках, без каких-либо претензий на полноту. Согласно этому, наряду с небольшим типом эсминцев II класса по 770—820 тонн и скоростью 31,5 узла („Nito Kuchikukan“), имеются также эсминцы I класса („Itto Kuchikukan“), водоизмещение которых: 1215 тонн для кораблей постройки 1919 года, свыше 1270 тонн—постройки 1922 г., 1315 тонн—постройки 1926 г. и до 1368 тонн для кораблей современной постройки. Скорость их около 34 узлов; вооружение состоит из 120 мм орудий и 533 мм торпедных аппаратов, число которых возрастает с увеличением водоизмещения кораблей; самые крупные корабли имеют по 5—127 мм орудий в 50 калибров.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ В ОПЕРАЦИЯХ РУССКОГО ФЛОТА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ.

(Ноябрь 1915 г. — январь 1916 г.).

(Окончание). ¹⁾

А. ТОМАШЕВИЧ.

ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ РУССКОГО ФЛОТА.

Наступившее осеннее время создавало благоприятную обстановку для активных операций русского флота вблизи берегов противника.

Близость замерзания Финского залива делала маловероятной операцию немцев в преддверии столицы в течение 5—6 месяцев. Кроме того, Ирбенская и Або-Оландская позиции были хорошо оборудованы. Высадка же немцев на финляндское побережье морским командованием признавалась тоже маловероятной. Наиболее опасным представлялось выступление Швеции, но в этом отношении активная деятельность русского флота должна была сыграть решающее значение. Успешные действия подводных лодок оказывали на немцев несомненное впечатление. По агентурным данным, германское командование было подавлено последними неудачами на Балтике. Это же подтверждалось и прекращением германским флотом активных операций. Русское морское командование стремилось, пользуясь пассивностью противника, захватить инициативу в свои руки. Все это говорило о возможности и необходимости предоставления флоту большой оперативной свободы.

Захват немцами курляндского побережья затруднял по сравнению с предыдущим годом операции русских миноносцев и крейсеров в западной части Балтийского моря. Постоянное пребывание в балтийских водах немецких дредноутов требовало увеличения состава участвующих сил. Командование придает большое значение обеспечению операции развертыванием подводных лодок в западной части моря.

Точное повторение операций прошлого года признавалось нецелесообразным, так как трудно было рассчитывать, что заградительные операции русского флота могут теперь явиться для немцев неожиданностью.

¹⁾ См. „М. Сб.“ №№ 3, 5, 7—1937 г. и №№ 1, 5, 6, 8—1938 г.

Для получения большего морального и политического эффекта необходимо было ввести в операцию значительные силы, произвести быстрое минирование большинства районов и дополнить заградительную операцию обстрелом различных пунктов неприятельского побережья.

Исходя из этих соображений, штабом флота были разработаны планы операции, предусматривающие постановку минных заграждений с крейсеров и заградителей и обстрел германского побережья. Для поддержки главных сил предлагалось использовать линкоры типа «Севастополь» и подводные лодки для разведки берегов противника.

Столь широко задуманная операция не встретила сочувствия у высшего командования, считавшего недопустимым рисковать основным ядром Балтийского флота — новыми линейными кораблями. Оно предлагало добиться решения этой задачи легкими силами флота. Кроме того, высшее командование признало желательным затруднить немцам подвоз мсрем через Либаву пополнения и боепитания.

В соответствии с этим первоначально разработанный план был изменен. Во вновь разработанном плане значительная роль отводится подводным лодкам. Этому способствовали успешные действия немецкого подводного заградителя „VC-4“ у русских берегов и удовлетворительные испытания постановок мин с подводной лодки «Акула». ¹⁾

Командование предполагало минными постановками с подводных лодок и миноносцев на прибрежных путях сообщения противника заставить его перенести движение в удаленные от берега пути, где облегчалось нападение на корабли противника подводным лодкам и постановка заграждений с больших кораблей. Перед концом навигации предполагалось минировать наиболее часто посещаемые противником районы моря, находящиеся вне операционной зоны русского флота.

Для заграждения прибрежных путей к югу от Либавы намечались постановки мин с подводных лодок и с быстроходных миноносцев типа «Новик». Для минирования района от Ирбена до Либавы предназначались большие угольные миноносцы. Заграждение морских путей возлагалось на крейсера с соответствующей поддержкой.

Проведение в жизнь этого плана должно было начаться еще в первой половине октября, но мелкие доделки в устройстве «Акулы» и неудачные испытания устройств «Вепря» задержали начало постановок мин с лодок. Поход «Е-8» с 1 по 8 ноября, имевшей задачу установить пути движения немецких пароходов в районе Брюстерорта, являлся, таким образом, началом выполнения намеченного плана.

Не ожидая готовности минных устройств подводных лодок, командующий флотом решил произвести заградительную операцию большими кораблями до 1 ноября, но вследствие революционных выступлений на больших кораблях (отказ от недоброкачественной пищи на л/к «Гангут» и отказ участвовать в аресте «зачинщиков» восстания) операцию пришлось отложить. Она состоялась 10—12 ноября.

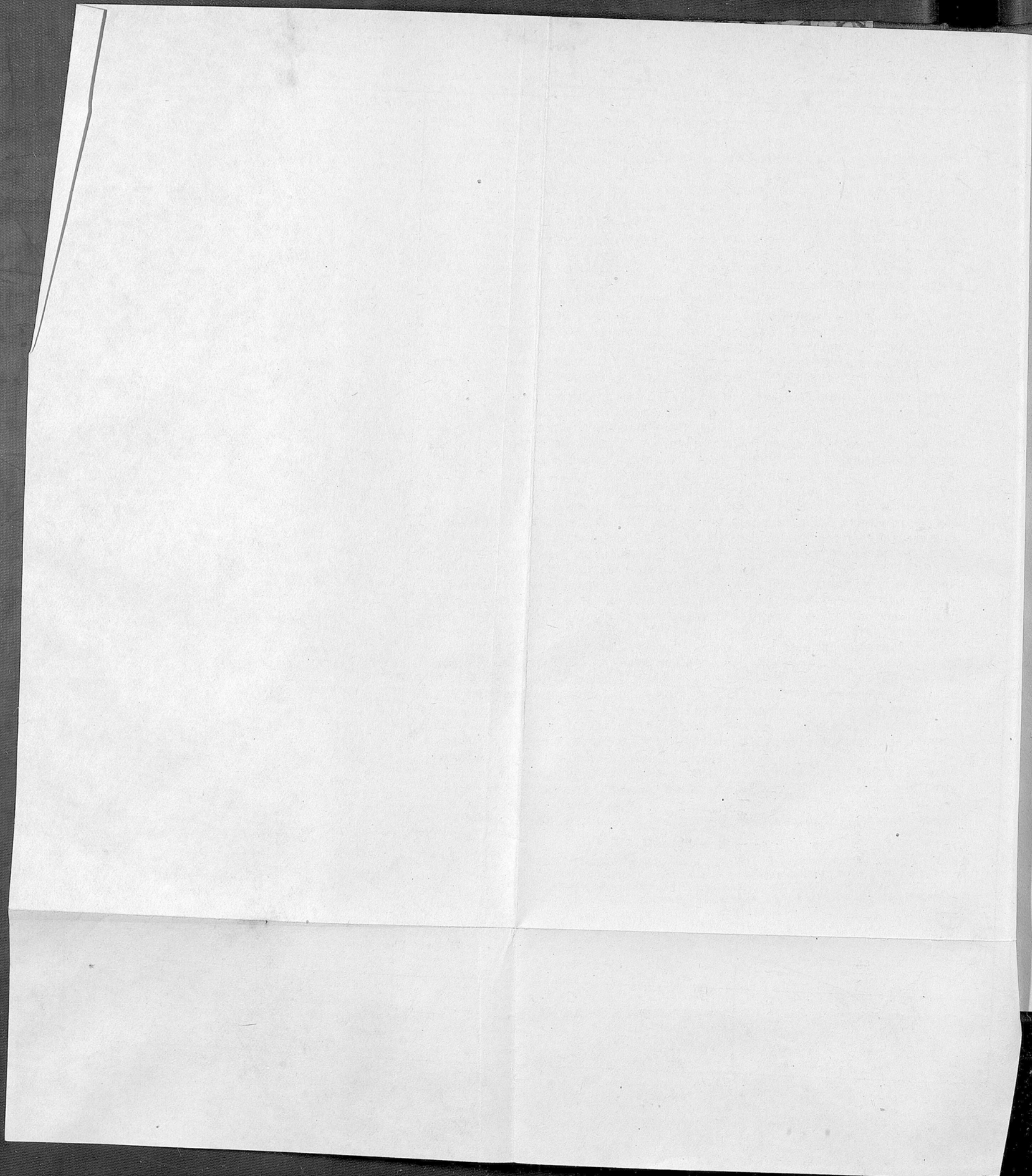
Для обеспечения операции 8 ноября было приказано выйти в море подлодке «Гепард» к Либаве, подлодке «Вепрь» к Данцигу и «Е-18» в район Эланд — Борнгольм.

Лодки получили указания о предполагавшейся заградительной опера-

¹⁾ На „Акуле“ для постановки мин были сделаны на верхней палубе позади рубки гнезда для четырех мин образца, применявшегося черноморским подводным заградителем „Краб“. Одновременно с „Акулой“ были начаты работы по устройству приспособлений для постановки мин на подводной лодке „Вепрь“, а затем и на „Барсе“.

Сх. 1





ции. Впервые было установлено время для радиосвязи (с 21 до 22 часов). Возвращение лодок назначено через 8—10 суток.

Ввиду обнаружения в первых числах ноября немецких лодок вблизи Ревеля, выходы подводных лодок из баз и возвращение производились в темное время суток, с целью затруднить противнику атаку и выявление выходных фарватеров.

Вечером 8 ноября лодки вышли в поход. При выходе за бон лодка «Гепард» была проторанена возвращавшейся из похода «Е-8». Получив пробоину в прочном корпусе, «Гепард» под конвоем «Вепря» вернулся в Ревель и вошел в док. «Е-8» также получила значительные повреждения. Таким образом, обе лодки вышли из строя до конца кампании.

9 ноября «Вепрь» и назначенный вместо «Гепарда» «Барс» вышли в море.

Вследствие неисправности перископа и повреждения заместительной систерны, лодка «Вепрь» 10 ноября вернулась в Ревель. Вместо нее 12 ноября была выслана в море подлодка «Е-1», которая при выходе задела за бон и поврежденной была введена в док. В море вышли, таким образом, лишь две лодки «Барс» и «Е-18».

«Барс» 10 утром прошел Тахкону. Небольшой мороз при выходе лодки из Ревеля значительно усилился; ветер свежел. Рубка лодки покрылась толстым слоем льда, перископы не опускались, люк не задранивался. Проходя Дагерорт, лодка встретила большую зыбь при остовом ветре. Вскоре началась снежная пурга. Всю ночь лодка укрывалась за островом Эзель. С рассветом 11-го лодка оказалась у Сарычева (схема 1, поз. 1). Малым ходом, держась в разрезе зыби, лодка направилась на назначенную ей позицию. На рассвете 12-го лодка, придя на позицию 2, произвела пробные погружения и направилась дальше к Либаве. Ветер и зыбь достигли 8 баллов. Пройдя параллель Стейнорта, лодка повернула к Готланду. Ветер от зюйд-веста еще усилился и снова началась снежная пурга. К ночи лодка подошла к Форэ (п. 3) и провела ночь, укрываясь за ним. 14 ноября, получив разрешение, лодка вернулась в Ревель. Таким образом, она благополучно прошла до позиции и обратно между немецкими мицными заграждениями и дозорными кораблями. За весь поход лодка никаких кораблей в море не видела. Ко времени выполнения крейсерами операций лодка не успела занять назначенной ей позиции и находилась как раз на путях движения своих кораблей.

«Е-18» 10 ноября прошла вдоль западного берега Готланда. На широте северной оконечности Эланда (п. 5) она встретила два немецких миноносца. 11 ноября лодка пришла на позицию между Эландом и Борнгольмом (п.6). В море ветер доходил до 8 баллов. Лодка крейсеровала в районе позиции до 14 ноября. За это время она видела два шведских парохода и в ночь на 13-е два корабля, вероятно, миноносцы. 14 ноября «Е-18» направилась вдоль западного побережья в обратный путь и 15 вернулась в Ревель.

Несмотря на резкое ухудшение погоды командующий флотом решил не откладывать операцию. Темное время новолуния необходимо было использовать для незаметного прохода кораблей через линию неприятельского дозора между Готландом и курляндским побережьем.

В ночь с 10 на 11 ноября отряд крейсеров, имея в поддержке линейные корабли, произвел постановку мин на главнейших путях к Либаве. Операция прошла незаметно для немцев. После потопления подводной лодкой крейсера «Ундине» германское командование приказало крейсерам, несущим дозор на позиции IV, на светлое время суток отходить в

Виндаву; миноносцы же с позиции I, ввиду свежей погоды, укрывались у побережья Эланда.

Продолжавшаяся штормовая погода задержала выход в море очередных лодок.

На основании донесений подводных лодок, агентурных сообщений, расшифровки германских радиোগрамм и, наконец, с помощью радиопеленгования русскому командованию удалось довольно точно определить состав и местонахождение германского дозора. Было решено произвести нападение на дозорные корабли. Предварительно в район Либавы и Данцигской бухты были высланы подводные лодки с целью 1) заставить противника пользоваться морскими путями и тем самым натолкнуть его на поставленное крейсерами заграждение и 2) удерживать противника от выхода из баз на помощь кораблям дозора. В случае же выхода кораблей противника русским подлодкам представлялся благоприятный случай для их атаки.

В ночь на 19 ноября из Ревеля вышла лодка «Вепрь», имея приказание итти на позиции к Виндаве и Либаве. 19-го вскоре после прохода лодкой Дагерорта (п.7) ею были обнаружены плавающие немецкие мины, видимо, сорванные штормами с заграждений, поставленных к весту от Люзерора. Около полуночи лодка «Вепрь» определилась по маяку Форэ (п. 8) и легла на Виндаву. Сильно засвежевший ветер заставил вскоре лодку вернуться для укрытия от волны за Готландом. Укрываясь в течение дня за островом, лодка прошла через германское минное заграждение Н-1. В 23 ч. 43 м. «Вепрь», находясь между немецкими дозорными позициями II и III (п. 9), обнаружил при свете луны, впереди по курсу, в расстоянии порядка 20 каб., идущий большим ходом контркурсом неприятельский корабль, по определению командира, — крейсер. Погружаясь, лодка отвернула на 90° влево. Корабль заметил лодку во время ее погружения и открыл по ней огонь. Уходя в воду, командир в перископ ничего рассмотреть не мог и потому, не пытаясь атаковать, ушел на глубину.

В это время восточнее лодки происходил бой русских миноносцев с немецким сторожевым кораблем.

Дивизион русских миноносцев в сопровождении «Новика» вышел через Ирбенский пролив и около 22 часов напал на находившийся на позиции (V) немецкий сторожевой корабль «Норбург».

В течение 15 минут сторожевой корабль огнем с миноносцев и выпущенной с «Новика» торпедой был уничтожен. После этого миноносцы также, благополучно миновав германские заграждения, вернулись с севера в Моонзунд.

За два часа до этого боя отряд германских кораблей в составе крейсеров «Аугсбург», «Бремен» и 8 миноносцев вышел из Либавы с расчетом подойти к утру к острову Эзель. Крейсера «Аугсбург», «Бремен» и миноносец «В-100» имели на палубе самолеты для атаки «Славы» и других кораблей, стоящих в Моонзунде. Получив донесение от сторожевого корабля о бое русских миноносцев с «Норбургом», командующий германским отрядом приказал итти к месту боя крейсеру «Любек» с миноносцами и направился туда же сам со своим отрядом. Встреча лодки с одним из кораблей, видимо, произошла в тот момент, когда они спешили к месту боя. Не обнаружив русских миноносцев, немцы, ввиду невозможности из-за погоды выполнить атаку самолетами кораблей в Моонзунде, решили использовать их для поиска подводной лодки вдоль восточного берега Готланда и в направлении Либавы. Подняться смог

только один самолет, но и он не обнаружил лодки. После этого германский отряд обогнул с севера Готска-Сандэн и вернулся вдоль западного берега Готланда в Либаву.

«Вепрь» по проходе неприятельского корабля направился, идя под водой, к Либаве. Утром лодка всплыла и при очень плохой видимости обнаружила справа по курсу в 15—20 каб. два корабля (п.10). Предполагая, что это тральщики, и находясь между кораблями, командир из опасения попасть им в трал решил не атаковать и ушел на глубину. К Либаве лодка могла подойти только к ночи. Не желая заряжаться в светлую лунную ночь вблизи от базы противника, командир решил идти на позицию 2.

В 22 ч. 5 м. при подходе к позиции 2 при полной луне прямо по курсу в расстоянии 15—20 каб. был обнаружен крейсер, идущий на лодку. Не умея производить ночных атак, командир, несмотря на благоприятные для этого условия, погрузился и ушел на большую глубину. Пройдя час под водой, лодка всплыла. К этому времени задул довольно свежий ветер. В силу этого командир решил к Либаве не ходить, а дожидаться улучшения погоды у маяка Форэ. Направляясь к Форэ, лодка снова пересекла или очень близко прошла от немецкого заграждения Н-1. К утру 22 ноября лодка подошла к Форэ, но так как он представлял плохое укрытие от волны, она направилась к Эстергарну, решив зайти в залив к северу от маяка. В 11 ч. 40 м. (п. 12) слева по носу был обнаружен немецкий сторожевой корабль. Сблизиться с кораблем для его атаки не удалось. До наступления темноты лодка держалась в этом районе на ходу. С темнотой она встала на якорь в 8 милях от Эстергарна и в надводном положении произвела зарядку батареи. С рассветом 23-го лодка снялась с якоря и направилась на позицию. Вскоре слева по курсу был обнаружен пароход (п. 13). Сближаясь под водой с пароходом, лодка неожиданно для себя увидела, что он конвоируется шведским миноносцем. Командир лодки прекратил дальнейшее сближение и, уйдя на глубину, отошел в сторону. Когда лодка через 7,5 часа всплыла на поверхность, погода была по-прежнему свежая. Пробы в этом районе еще сутки и потеряв надежду на скорое улучшение погоды, командир решил возвращаться в базу. От Эстергарна до Дагерорта при свежей погоде и снежной пурге лодка прошла 31 час. Под конец началось сильное обмерзание рубки, люка и вентиляции. Погружение лодки стало совершенно невозможным. Днем 26 ноября лодка вернулась в Ревель. При осмотре торпед оказалось, что часть из них, в том числе и в трубчатых аппаратах, имела заполненные водой кормовые отделения. Стрелять такими торпедами было бы совершенно бесполезно.

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 18 ноября, имея приказание действовать на путях Либава—Мемель—Брюстерорт. По требованию английского адмиралтейства, лодкам было запрещено останавливать нейтральные пароходы, обстреливать германские береговые посты и заходить в нейтральные воды. В ночь на 20-е лодка пришла на позицию у Полангена. По пути она пересекла край немецкого заграждения Н-1. С рассветом лодка погрузилась, приблизилась к берегу и пошла вдоль него на зюйд. Вскоре был замечен тральщик и буксирный пароход с пустым лихтером на буксире. Лодка их не атаковала. Еще через 3,5 часа (п. 15) с севера под берегом прошли два малых парохода, в сопровождении тральщика. Лодка, хотя и имела возможность атаковать их, но этого не сделала, считая, что атака этих неценных пароходов остановит все дневное движение германских судов в этом районе. Больше в этот день лодка

никого не встретила. Вечером она всплыла и перешла на позицию к Брюстеру (п. 16).

С утра 21-го «Е-9» начала крейсировать под водой на пути движения коммерческих судов. За этот день она видела лишь четыре вооруженных тральщика. До полудня 24-го лодка оставалась в этом районе, крейсировав днем под водой и производя ночью зарядки. За это время она видела лишь два миноносца, сблизиться для атаки с которыми не удалось. Во второй половине дня «Е-9» перешла снова к Полангену. 25-го она снова крейсировала под водой на прибрежном фарватере. Густой снег мешал наблюдению. Никого не обнаружив, лодка направилась к Форэ, при этом спятив прошла через немецкое заграждение Н-1. В ночь на 27-е лодка вернулась в Ревель.

В ночь на 25 ноября крейсер «Данциг», идя с минами из Кили, попал на поставленное русскими крейсерами 12-го ноября заграждение. Произошел взрыв, в результате которого оба гребные вала не проворачивались, руль был сорван и два кормовые отсека заполнились водой. Вследствие большой волны сопровождавшие крейсер миноносцы не могли оказать ему помощи. Из Либавы на помощь был выслан крейсер «Берлин» с несколькими миноносцами, который взял «Данциг» на буксир и после 22 часового перехода привел его в Нейфарвассер. В это время «Е-9» находилась у Полангена (п. 15). Хотя радиосвязь командования с лодками и была предусмотрена, но тем не менее не были сделаны попытки навести «Е-9» на буксируемый малым ходом поврежденный крейсер. Несомненно, если бы удалось передать лодке данные о крейсере «Данциг», которыми располагало русское командование, «Е-9» смогла бы отыскать крейсер.

Вместо этого командующий флотом приказал выслать к Риксхейту из Ревеля «Е-1», но вследствие неисправности она выйти в море не смогла. Очевидно, если бы лодка и вышла, она все же не смогла бы во-время прийти в назначенную ей позицию.

Русское командование известило через английскую радиостанцию о потоплении русской лодкой германского крейсера, с определенной целью замаскировать действительную причину взрыва и тем сохранить еще в действии поставленное крейсерами заграждение. Хитрость эта в первое время удалась, но позже немцы, исследуя обстоятельства взрыва, пришли все же к заключению, что «Данциг» подорвался на mine.

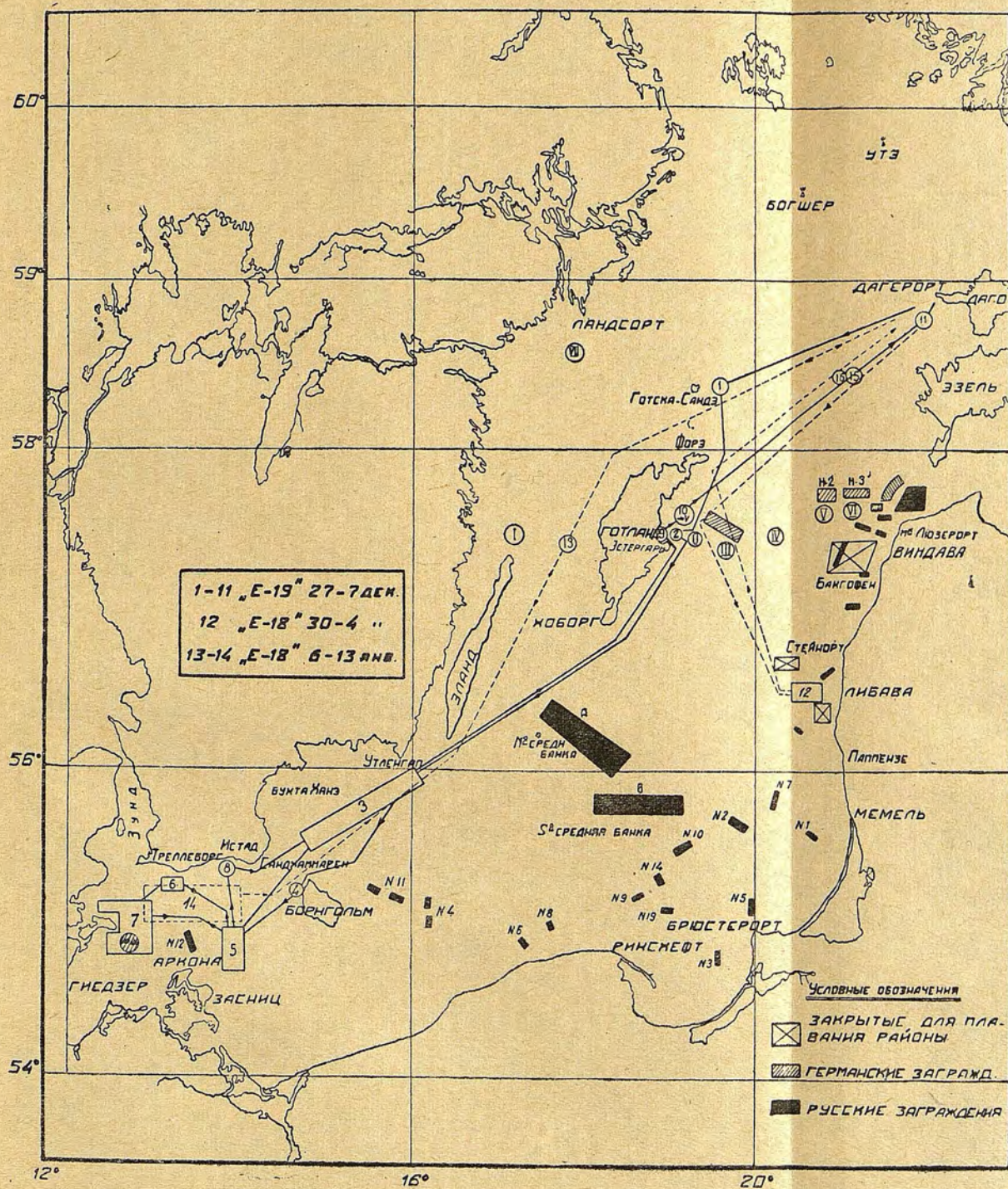
Командование русского флота продолжало выполнять намеченный план заградительных действий.

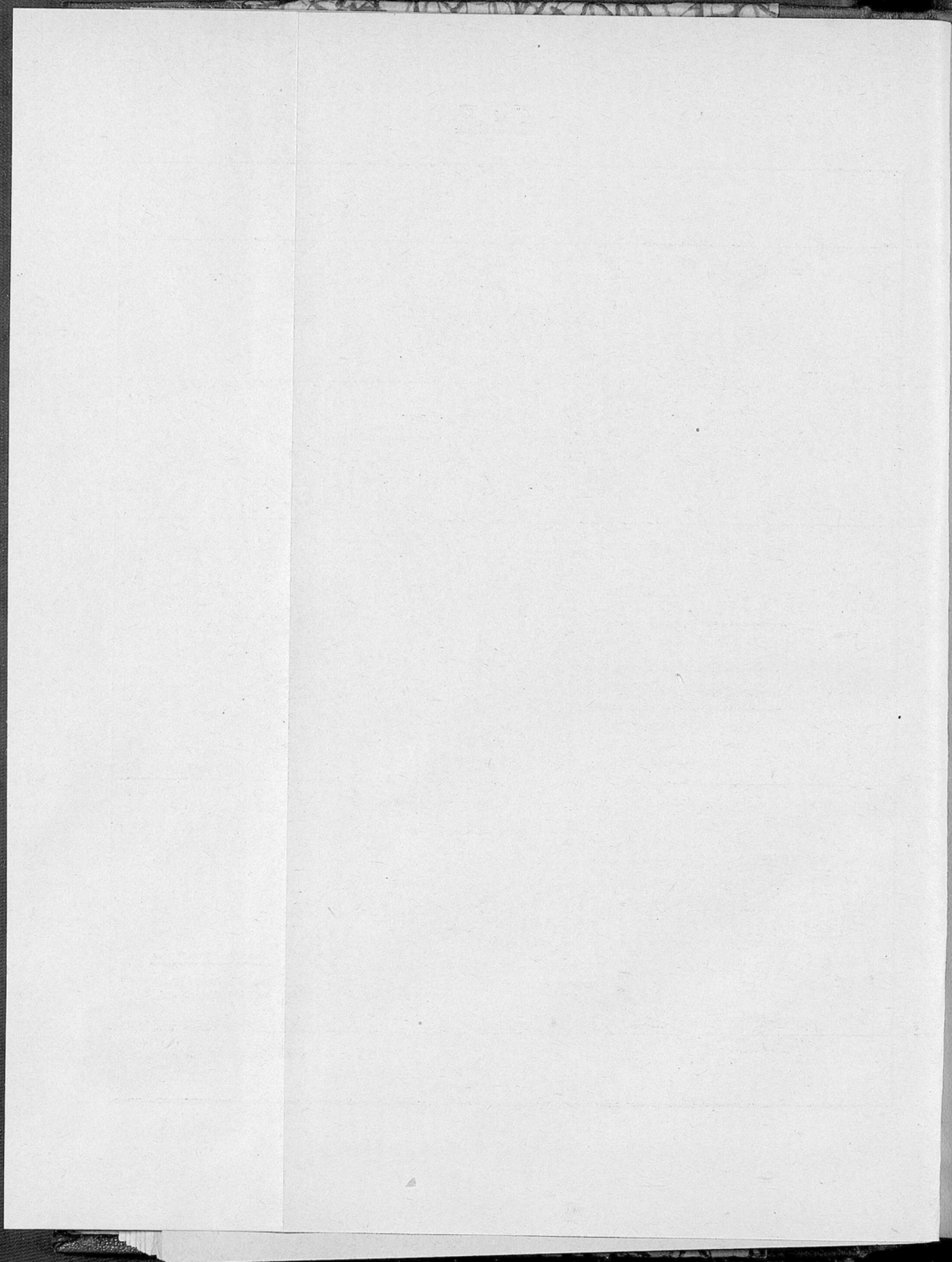
22 ноября командующий флотом приказал выслать «Акулу» для постановки минного заграждения под берегом на пути Мемель—Либава. Лодка должна была возможно точнее определить курс неприятельских кораблей и поставить минную банку, придерживаясь ближе к Мемелю, в расчете в будущем ставить к северу от первой новые минные банки. После постановки заграждения «Акуле» предписывалось вернуться в Ревель.

Одновременно было приказано выслать английскую лодку на 10 дней на позицию в район Мэн — Аркона.

Вследствие штормовой погоды, выход обеих лодок был задержан. 27 ноября начальник дивизии подводных лодок получил второе предписание, которым вновь подтверждалось приказание выслать «Акулу» для постановки мин на путях Либава — Мемель, в районе Бернатен—Паппензе. Кроме того, предписывалось выслать одну лодку к Либаве для обследования подхода к порту и другую в район Борнгольм—Мэн с зада-

Сх. 2





чей обязательного возврата к 3 декабря, ввиду предполагавшейся заградительной операции крейсеров.

27 ноября в море вышла «Акула» и «Е-9». Согласно заданию, «Акула» имела на палубе 4 мины. 28 ноября с утра ветер перешел в снежный шторм. Вечером же «Акула», укрываясь за берегом от шторма, была усмотрена с постов. «Акула» из похода не вернулась. Причины гибели лодки остались для русских неизвестными. Не известны они, как оказалось, и немцам.¹⁾ Это заставляет предполагать, что лодка погибла, взорвавшись на одном из германских минных заграждений, вероятнее всего — на заграждении Н-1, через которое русские и английские лодки и до этого неоднократно проходили.

«Е-19» утром 28-го прошла Дагерорт и направилась к Готска-Сандэ. Штормовой ветер от зюйд-веста при снеге и большая волна делали плавание лодки чрезвычайно тяжелым. В 17 часов лодка подошла к Готска-Сандэ (схема 2, п. 1) и направилась вдоль восточного берега Готланда.

Из-за большой волны лодка направилась к Эстергарну и легла на ночь на 30-метровой глубине на грунт (п. 2). Утром 29-го лодка всплыла под перископ. Все еще продолжал дуть сильный зюйд-вестовый ветер. Вскоре командир увидел идущие на зюйд в нейтральных водах два германские сторожевые корабля. Лодка их не атаковала. В 17 ч. 30 м. она всплыла на поверхность и при стихающей погоде направилась к Хоборгу, а оттуда в бухту Ханэ, где с утра 30 ноября и крейсеровала (п. 3). В течение дня лодка видела лишь один шведский пароход и два миноносца, идущих курсом зюйд-вест. Вечером, с ухудшением погоды, лодка направилась к Борнгольму. На ночь она легла на грунт у берега Борнгольма (п. 4).

1 декабря «Е-19» крейсеровала в районе Треллеборга и Засснитца (пп. 5 и 6), видела шведские паромы и прошедшие далеко от лодки германские миноносцы.

2 декабря лодка крейсеровала в районе Мэн (п. 7) и встретила только 4 парусника. Во второй половине 3 декабря был обнаружен германский миноносец, идущий прямо на лодку. Это был миноносец «V-152». Примерно, в 5 каб. от лодки миноносец изменил курс. Лодка выпустила торпеду из правого траверзного аппарата, но в результате резкого поворота миноносца торпеда прошла впереди близко от форштевня. Миноносец, часто изменяя курсы, ушел в узкость Гиедзера. На ночь лодка легла на грунт у Мэн. Утром 4 декабря, еще в темноте, лодка всплыла на поверхность и, увидев пароход, погналась за ним. С помощью сигнальной лампы было передано пароходу приказание остановиться, что и было им выполнено. Подойдя к борту и установив, что это германский пароход «Фризенберг» (вместимостью 1 300 рег. т), лодка подрывными патронами утопила его. Так как «Фризенберг» имел радиотелеграф, то командир, считая, что присутствие лодки в этом районе стало известно немцам, решил перейти снова на пути движения шведских паромов (п. 5). После полудня лодка направилась к г. Истад, где путь движения паро-

¹⁾ Г. Ролльман в „Войне на Балтийском море, 1915 год“ (Гос. воен. издат., 1933 года, стр. 303) приводит как вероятную причину — взрыв лодки на минах в районе Люзерорта, при этом он указывает, что „Акулой“ мины были поставлены в 15 милях на вост.-юг.-вост. от Виндавы. Как видно из предписаний, „Акула“ должна была поставить мины южнее Либавы. Мины же, на которые ссылается Ролльман, были поставлены русскими миноносцами в декабре 1915 г. В силу этого и гибель лодки на минах у Люзерорта маловероятна.

ходов располагался в 3 милях от берега (п. 8). Находясь на этой позиции, лодка видела много пароходов со шведскими марками.

С наступлением ночи «Е-19», обойдя у Сандхаммерена дежурный траулер, направилась к Эланду.

Ночью и в течение дня 5 декабря лодка по пути к Хоборгу осмотрела несколько пароходов, оказавшихся шведскими. Весь день погода была скверная: сильный ветер и снег.

Под утро 6 декабря «Е-19» подошла к Эстергарну и в ожидании расвета легла на грунт (п.9). В 9 часов лодка всплыла на поверхность и направилась на норд-ост. В 10 ч. 15 м. был обнаружен германский сторожевой корабль (п.10), а в 10 ч. 37 м. с расстояния 3 кабельтовых лодка выпустила из носового аппарата торпеду, которая прошла, видимо, под кораблем.

В 11 ч. 54 м. лодка направилась в надводном положении на норд-ост. Сторожевой корабль отошел от лодки до 40 кабельтовых на зюйд, откуда появились два миноносца, видимо, вызванные сторожевиком. Поверхность моря была как зеркало. Командир лодки считал атаку невозможной и ушел на глубину 24 м. Через час лодка всплыла и в надводном положении направилась к Дагерорту. Почти всю ночь лодка зарывалась в волны, принимая внутрь много воды. У Дагерорта (п. 11) лодка легла на грунт.

Утром 7 декабря «Е-19» в надводном положении зашла к Дагерорту, а вечером прибыла в Ревель.

«Е-18» вышла ранним утром 30 ноября с заданием командующего флотом находиться у Либавы во время заградительной операции, назначенной на 3 декабря. Зайдя к Дагерорту, лодка направилась к Эстергарну. Благополучно обогнув с веста германское заграждение Н-1, она около полуночи 1 декабря перешла на параллель Либавы. До вечера 2 декабря лодка находилась на позиции (п.12), а ночью 4 декабря вернулась в Ревель.

В это время немцы, готовясь к операции по постановке мин в районе Люзерорта, выслали к устью Финского залива подводные лодки «U-17» и «U-66». Первая из них держалась с 27 ноября по 8 декабря в районе Аландских островов, стремясь выявить выходные фарватеры русских подводных лодок.

Ввиду появления лодки в районе Аландских островов, находившиеся в Мариэхамне русские подводные лодки «Сом» и «Пескарь» получили приказание нести ежедневное дежурство в Оландсгафе на подходах к Мариэхамну с целью уничтожения немецкой лодки. Лодки по очереди выходили на рассвете в море и с наступлением темноты возвращались на базу «Оланд» для зарядки батарей. Ввиду недостатка в Мариэхамне угля, «Оланд», а с ним и лодки были вынуждены 1 декабря перейти для погрузки угля в Дегербю и лишь 6 декабря вернулись обратно. В период их отсутствия, 3 декабря, U-17 подошла к Мариэхамну. Бон, защищавший подходы, оказался уничтоженным штормовыми погодами. Это позволило лодке, наблюдая за движением катера, искавшего бон, подойти безнаказанно чрезвычайно близко ко входу в Мариэхамн.

3 декабря «U-17» и «U-66» были обнаружены русскими. Днем 4 декабря тральщики обнаружили в устье Финского залива вблизи от обычно протраливаемых фарватеров новое немецкое заграждение (мины были поставлены подводным заградителем «UC-4» 2 ноября). Вследствие этих событий, выход кораблей в назначенную заградительную операцию задержался на два дня.

Командующий флотом дал распоряжение, воспользовавшись новолу-

нием, 3 декабря поставить с минных заградителей и крейсеров большое заграждение, которое совместно с ранее поставленным заграждением в ноябре месяце должно было перекрыть главнейшие морские пути, идущие к Либаве от Киля и Данцига.

Вечером 5 декабря отряд крейсеров в сопровождении двух линкоров типа «Севастополь» вышел для постановки заграждения. Операция русских совпала с заградительной операцией немцев у Люзерортского рифа. У немцев участвовало 4 крейсера и заградитель. В течение некоторого времени русские корабли шли в расстоянии порядка 20 миль вслед за немецким отрядом.

Командующий операцией, имея данные о нахождении немецких кораблей в районе Ирбена, решил не изменять намеченного плана, учитывая, что на всех русских крейсерах находились на палубах мины. С 8 ч. 30 м. по 10 ч. 15 м. была выполнена постановка (загр. В) 700 мин. Утром 7 декабря отряд вернулся в Ревель.

Во время операции русского флота в море находилась из лодок только одна «Е-19», шедшая между Готландом и Эзелем к Дагерорту, т. е. вблизи пути следования русских кораблей в расстоянии 30—40 каб. к осту (пп. 15 и 16). Сдвиг по времени всего лишь на 20 минут привел бы лодку к встрече с русским отрядом. Командир лодки не знал о выходе в море русских кораблей так же, как и русские корабли не знали, где находится «Е-19». В подобных условиях встреча лодки ночью со своими кораблями могла бы иметь весьма неприятные последствия. Это положение создалось несвоевременным возвращением лодки из похода. (Вместо 3 декабря лодка вернулась 7-го).

Лодка «Е-18», наоборот, уйдя с позиции у Либавы ранее назначенного ей срока, лишила русские корабли прикрытия со стороны Либавы и пропустила случай атаковать выходившие и затем вернувшиеся в Либаву германские крейсера.

8 декабря, ввиду сильного образования льда в Моонзунде и шхерах, командующий флотом отозвал все миноносцы и подводные лодки в Ревель. В Моонзунде были оставлены на зимовку только линейный корабль «Слава» и канонерская лодка «Грозный».

Опасаясь повторения немцами при столь благоприятных для них условиях операции прорыва в Рижский залив и действий против Риги с моря, на что указывали агентурные сведения и проводящаяся немцами воздушная разведка, — командующий решил опередить готовящуюся немцами операцию и напасть на германские силы, сосредоточенные в районе Виндавы.

Согласно разработанному плану, крейсера должны были под прикрытием с веста линкоров и подлодок огнем своей артиллерии уничтожить находившиеся в Виндавском порту корабли противника. Одна лодка должна была занять позицию у Либавы, прикрывая операцию с юга, вторая лодка — между Готландом и Эландом, для прикрытия отхода отрядов.

Операция была назначена на 12 декабря.

В соответствии с этим планом 11 декабря начальник дивизии подводных лодок получил приказание выслать в тот же день одну лодку к Либаве на 7 дней, а другую («Е-9») на позицию между Готландом и Эландом на 5 дней. Вторая лодка после 5 дней должна была идти в район к весту от Борнгольма.

Вечером 11 декабря «Е-9» вышла из Ревеля. Утром 12-го, находясь в 40 милях от Даго, лодка была вынуждена из-за большой волны погрузиться. При этом обнаружилось, что кормовые горизонтальные рули не

действуют. (Рули были повреждены, как выяснилось позже, пришвартовавшейся к «Е-9» одной из лодок до выхода в море). Командир попробовал итти, управляясь одними носовыми рулями и диферентуя лодку, но это оказалось слишком тяжело, и он решил вернуться в базу. 13 декабря утром лодка пришла в Ревель.

Вторая назначенная к Либаве лодка из-за неготовности задержалась. Вследствие сильного шторма операция крейсеров была отложена, так как тральщики не могли в такую погоду обеспечить тралением выход кораблей в море. Затянувшаяся штормовая погода, а затем образование льда, мешавшее тралению, и, наконец, наступившее полнолуние заставили командование отложить для больших кораблей проведение этой операции до наступления темных ночей. Миноносцам же было приказано произвести заградительную операцию в районе Виндавы в зоне, в которой немцы, по наблюдению русских, усиленно тралили.

16 декабря 3 миноносца поставили к норд-весту от Виндавы на предполагаемых путях немецких кораблей 150 мин и вернулись незамеченными противником в Ревель.

17 декабря из Виндавы для несения дозора вышел в сопровождении миноносцев крейсер «Бремен». Вскоре же после выхода миноносец «V-191» подрывался на поставленной в эту ночь миноносцами мине и через пол-часа затонул. Считая, что миноносец наткнулся на сорванную и плававшую мину, крейсер и другой миноносец занялись спасением людей, во время чего в носовой части «Бремена» произошли один за другим два взрыва мины. В несколько минут крейсер затонул. Оставшемуся миноносцу «V-186» показалось, что он видел перископ лодки.

Открыв огонь по мнимой лодке и уклоняясь от ее атаки, миноносец пытался ее преследовать. Миноносец донес, что одна торпеда прошла в 10 м у него по носу, а вторая в 20 м за кормой. Начальник флотилии миноносцев, бывший на «V-186», также был уверен, что видел подводную лодку, и приписывал гибель обоих кораблей ее атаке. Так как русские некоторое время не сообщали о потоплении германских кораблей, немцы решили, что утопившая корабли лодка сама погибла на германских минах при возвращении.

О гибели «Бремена» и большого миноносца, якобы, от атаки подводной лодки русскому командованию стало известно на следующий день из объявленной немцами агентской телеграммы. С целью укрепить немцев в этом мнении и таким образом сохранить в тайне наличие мин в районе взрыва «Бремена», русское командование 19 декабря сообщило открытой радиогаммой: «Флот извещается, что 17 декабря вечером нами потоплены в Балтийском море крейсер «Бремен» и большой миноносец». Подобное же сообщение было дано на следующий день в бюллетене верховного главнокомандующего.

Под влиянием этих неудач (подрыв «Данцига», потопление русскими сторожевого корабля «№ 19», гибель «Бремена», миноносца «V-191») германский комадующий дозорными силами решил прекратить посылку миноносцев на позицию VII, за счет чего увеличивается число миноносцев на позиции IV до четырех. В связи с обнаружением сторожевыми кораблями «Вепря» (при последнем его выходе в море), запеленгованием какой-то русской станции германской радиостанцией, в район Форэ для охоты за подводными лодками высылались каждую ночь два миноносца из состава дежурной флотилии. Командующий германскими силами в Балтике признал необходимым еще больше ограничить деятельность немецких сил на Балтийском море и 23 декабря издал следующий приказ: «Отменить

постоянное несение дозора между Готландом и Курляндией; вместо этого ввести нерегулярные походы миноносцев и сторожевых кораблей, производя их из Виндавы и Либавы; на позицию № 4 от времени до времени высылать подводную лодку; позицию № 1 занимать для обеспечения морской торговли, высылать миноносцы в дозор также на север вдоль шведского побережья. Обратит внимание на организацию особенно тщательной охраны сторожевыми кораблями подходов к Либаве от подводных лодок и от заградительных операций противника. Походы крейсеров в море должны совершаться с соблюдением секретности. Во время походов одиночных крейсеров их должны постоянно сопровождать не менее трех миноносцев, пока по климатическим условиям предстояло считаться с возможностью появления неприятельских подводных лодок... Кораблям запрещалось останавливаться для спасения погибающих; это возлагалось на сопровождавшие их миноносцы». ¹⁾

Будучи уверенными, что причиной гибели «Бремена» и миноносца «V-191» являлась атака подводной лодки, немцы продолжали пользоваться загражденными русскими миноносцами фарватерами. Утром 23 декабря сторожевой корабль № 15 («Фрея»), расстреливая всплывшую мину, взорвался на mine и погиб. Вызванные на помощь миноносцы «S-176» и «S-177» обнаружили оголявшиеся на большой волне мины. Уже на обратном пути «S-177» взорвался на mine и погиб. На «S-176» многим казалось, что они видят перископ, но на этот раз не оставалось уже сомнений, что причиной гибели этих кораблей, как и «Бремена», являлись мины. Весь этот район был объявлен опасным для плавания, и движение кораблей было ограничено фарватерами под самым берегом.

Ранняя и суровая зима, вызвавшая уже в конце ноября значительные образования льда, препятствовала использованию как надводных кораблей, так и подводных лодок. Большая часть русских подводных лодок была поставлена в ремонт, так как после широкого использования их в течение кампании 15-го года механизмы значительно износились. Вступившие в строй «Барсы» требовали устранения выявившихся недостатков. В Ревеле в боевой готовности удерживались лишь 1—2 английские подводные лодки и несколько новых русских лодок.

В декабре были закончены испытания приспособлений на «Барсе» для постановки мин.

Воспользовавшись наступившей оттепелью, командующий флотом 3 января приказал выслать «Барса» для постановки мин на прибрежном фарватере к югу от Либавы, в районе Паппензе, после чего занять позицию у Либавы и к 10 января вернуться в Ревель. Для действия против германской торговли и прикрывающих торговые пути военных кораблей было приказано выслать в район Борнгольм—Мэн английскую подводную лодку, с возвратом в Ревель 12 января. В случае встречи льда в устье Финского залива при возвращении лодкам предписывалось запросить радиогаммой ледоколы для проводки их через ледяной покров.

К выходу лодок в море была приурочена и заградительная операция миноносцев. Для завершения минными заграждениями перерезывания прибрежных и морских путей к Либаве три миноносца типа «Новик» должны были поставить три группы минных банок в 15—20 милях на норд и норд-ост от восточной кромки заграждения, поставленного крейсерами 6 декабря. Четыре угольных миноносца должны были поставить мины у мыса Стейнорт.

¹⁾ Ролльман. Цит. труд, стр. 311.

«Барс» выйти в назначенное время не смог, вследствие неисправностей механизмов.

Выход английской лодки «Е-18» тоже задержался, она вышла только 6 января на позицию между Борнгольмом и Мэн одновременно с миноносцами и потому не могла представлять прикрытия для них во время операции. Днем 7 января, идя между Готландом и Эландом (п. 13), лодка в районе позиции 1 в расстоянии порядка 15 миль видела дымы, по всем данным, немецких миноносцев, 8 января в продолжение дня шла под водой на перископной глубине, направляясь на вост (п. 14). Только в 4 часа 9 января лодке удалось всплыть для зарядки, так как она замечала в 21 час и ночью близко от себя белый огонь. На рассвете она снова погрузилась, всплывая периодически под перископ для наблюдения за поверхностью. В течение дня лодка видела несколько шведских паромов. С наступлением темноты, всплыв для зарядки, видела 4 парохода, направлявшихся к Зунду. Со стороны Зунда ярко светили прожекторы. Около полуночи «Е-18» снова погрузилась и 10 января держалась на перископной глубине. Погода значительно ухудшилась, ветер от северо-запада достиг 8 баллов, сильный дождь, видимость порядка 2 каб. Вечером «Е-18» направилась под водой в обратный путь. 11 января температура резко упала. На большой волне мостик заливало водой, которая сейчас же замерзала. Приходилось все время скалывать лед с рубочного люка. Никого не встретив в море, лодка в полдень 12 января подошла к Дагерорту и связалась с командованием. У Оленсхольма она была встречена ледоколом и, следуя за ним, днем 13-го пришла в Ревель.

Вышедшие 6 января в операцию миноносцы были вынуждены вернуться, вследствие подрыва на плавающей mine эскадренного миноносца «Забияка». Командование решило произвести операцию в ближайшие же дни, но наступившие штормовые погоды, а затем морозы не позволили ее выполнить.

На этом закончились операции русского флота в кампанию 1915 года.

В это же время германские корабли из Ливавы направились в Киль для ремонта. Во избежание атак подводных лодок и опасности от мин корабли получили приказание идти обходным путем мимо Хоборгской и Средней банок в проход между Борнгольмом и материком к Гиедзеру. Опасные от лодок места корабли должны были проходить в темное время. «Брауншвейг», «Мекленбург» и «Берлин» с миноносцами прошли район позиции «Е-18», видимо, в темноте, когда лодка была на позиции. 13 января крейсер «Любек», следуя тем же путем, попал на заграждение (поставленное 6 декабря русскими крейсерами) и от взрыва получил тяжелое повреждение. Одному из миноносцев удалось взять крейсер на буксир, и со скоростью 1—3 узлов он был отведен в Данциг. Причиной взрыва сразу была признана мина, и дальнейшее сообщение с Ливавой продолжалось только по прибрежному фарватеру.

ИТОГИ КАМПАНИИ 1915 ГОДА.

Задачи, поставленные в начале кампании верховным командованием перед русским флотом, могут быть кратко сформулированы в следующем виде.

а) Не допустить проникновения неприятельских морских сил в восточную часть Финского залива.

б) Не допускать действий неприятельских морских сил против побережья Рижского залива.

в) Мешать действиям противника в Ботническом заливе.

г) Не допускать высадки десанта на побережье Финляндии.

Как показывает результат кампании, все эти задачи русским флотом были в 1915 году полностью выполнены.

Как и в 1914 году, германским командованием предпринимались операции, имевшие целью выманить русский флот за пределы его укрепленного района и с помощью значительных сил из состава Флота открытого моря уничтожить русский флот. Только уничтожив его, немцы могли рассчитывать на возможность проникновения в восточную часть Финского залива, не рискуя большими потерями.

Таким образом, первая и основная задача, поставленная перед русским флотом, требовала сохранения в целости русских линейных сил. При возможном превосходстве сил противника русские главные силы были обречены на пассивное ожидание неприятеля в районе Центральной позиции.

Первая задача была выполнена русскими за счет уклонения русского линейного флота от встречи с превосходящими его силами немцев в открытом бою и за счет сложившейся общей обстановки на Балтийском и Северном морях.

Лодки в выполнении этой задачи выполняли роль силы, значительно усугублявшей опасность для немецкого флота, готовившего прорыв к восточной части Финского залива.

Выполнение второй задачи — недопущение захвата немцами Рижского залива — было достигнуто рядом боевых столкновений. С перемещением фланга армии на побережье Рижского залива немцы еще больше заинтересовались обладанием залива. Активное содействие флангу русской армии со стороны флота усугубляло для немцев значение этого направления. В течение кампании немцы предприняли три больших операции, из которых в двух последних участвовала значительная часть Флота открытого моря, особенно подводные лодки. Все три операции кончились с большими потерями для немцев и скомпрометировали тем самым мощь германского флота.

Атака «Окунем» (хотя и не давшая попадания) броненосных крейсеров вызвала отказ немцев от прорыва в Рижский залив, а потопление на следующий день подводной лодкой «Е-9» угольного транспорта заставило немцев прекратить операцию и в северной части Балтийского моря.

Отказ от прорыва при второй операции обуславливался задержкой с тралением прохода, возросшей для кораблей опасностью атак подводных лодок.

Прекращение третьей операции прорыва в основном было вызвано обнаружением (мнимым и фактическим) нескольких подводных лодок в Рижском заливе, подрывом лодкой «Е-1» линейного крейсера «Мольтке», слухами о прорыве новых английских лодок в Балтику и обнаружением «Миноги» на пути движения главных сил.

Помеха действиям немцев в Ботническом заливе достигалась организацией Або-Оландской шхерой позиции. В состав отряда Або-Оландской позиции в числе прочих кораблей входили в качестве постоянных единиц две лодки, фактически же в этом районе, большей частью, находились еще 3—4 старых русских лодки. Немцы не могли развить энергичных операций в Ботническом заливе, оставляя у себя в тылу русские силы

Або-Оландской шхерой позиции и особенно подводные лодки. Предпринятые немцами операции против Утэ—базы подводных лодок, окончились неудачами для немцев. Причиной являлось обнаружение немцами на подходах русских подводных лодок.

Высадка десанта на финляндское побережье не предусматривалась немцами, так как такая операция была связана с риском больших потерь как в людском составе, так и в составе кораблей.

Выполняя свои задачи, русский флот был в состоянии оказывать активную помощь флангу армии огнем своей артиллерии, флот мог высадить с помощью подлодок десант и создать помехи обстрелу германскими кораблями русских войск, расположенных вблизи побережья. В период немецких операций у курляндского побережья русское командование высылало на позиции в угрожаемые районы подводные лодки. Этим в значительной степени цель была достигнута: немцам дважды пришлось отменить операцию обстрела побережья, вследствие обнаружения русских лодок.

Сверх основных задач, поставленных верховным командованием, флот, особенно подлодки, был в состоянии вести борьбу на коммуникациях противника. Недостаток подводных лодок, значительное удаление их от баз в период операций, движение германских торговых кораблей преимущественно в территориальных водах Швеции, все это не способствовало прекращению торгового судоходства Германии. Все же лодки нанесли сильный материальный ущерб противнику (потоплено 2 крейсера и 15 коммерческих пароходов) и значительно затруднили ему использование морских путей. Так, в период операций германских войск в Курляндии, несмотря на настойчивые требования немецкой армии, морское командование было вынуждено отказать под влиянием подводной опасности в перевозке войск морем в Либаву. Торговое сообщение со Швецией после потопления лодками немецких пароходов несколько раз прекращалось, фрахт и страховые премии сильно возросли, пароходы вынуждены были совершать переход в территориальных шведских водах, что удлиняло путь кораблей; пришлось организовать движение в конвоях. Все это сокращало грузооборот германского торгового тоннажа и влияло на внутреннее экономическое положение Германии.

Таким образом, русский флот выполнил не только поставленные ему задачи, но и ряд дополнительных. Подводные лодки сыграли решающее значение.

Германское командование, вынужденное, вследствие угрозы английского флота, держать свои главные силы в Северном море, в то же время стремилось обеспечить за своим флотом господство на Балтике. Это давало возможность сохранить нормальные торговые сношения со Швецией. Необходимо учесть, что в 1915 году англичане уже блокировали германское побережье Северного моря. Для обеспечения господства на Балтийском море немцами выделяется отряд кораблей для наблюдения за русским флотом, а в случае его выхода в южную часть Балтийского моря, для своевременного предупреждения частей Флота открытого моря для нападения на русский флот. Так как, развертываясь из Северного моря через Кильский канал, немцы могли не успеть встретить своевременно русский флот, то в Кильской бухте всегда держалась поочередно одна эскадра Флота открытого моря, чем достигалось превосходство германских сил над русскими. Но даже при наличии германской эскадры в Киле для предотвращения нападения русских сил на побережье Германии или на торговые пути в южной части Балтики необходимо было обна-

ружить русский флот при его выходе из Финского залива. Отсюда простекала и задача, поставленная постоянно действующему в Балтике отряду, — установить систематическое наблюдение за устьем Финского залива. Для этого в составе отряда имелись крейсера со скоростью хода, значительно превышающей скорость хода русских крейсеров. Одновременно этому же отряду кораблей и подводным лодкам поручалось затруднить русским выход в море путем постановки мин в устье Финского залива.

Вторым приемом, который должен был обеспечить господство германского флота в Балтике, являлись демонстративные операции значительных сил Флота открытого моря с целью удержать русских от активных действий. Немцы пытались поймать русский флот в ловушку, выманивая его слабыми силами в море, и тем самым уничтожить его. План немцев потерпел неудачу. Крейсерско-набеговая операция русского флота 2 июля, в результате которой в бою у Готланда немцы потеряли заградитель «Альбатрос», а у Риксгефта был подорван лодкой «Принц Адальберт», показала, что русский флот не думает быть пассивным. Немцам пришлось состав постоянно действующих сил в Балтике увеличить за счет перевода из Северного моря IV эскадры.

За устьем Финского залива немцы не установили постоянного наблюдения. Русские лодки оказали значительную помеху немецким заградительным операциям.

После неудачных операций в рижском направлении немцы под влиянием возросшей подводной угрозы вынуждены были отказаться от наблюдения за устьем Финского залива, организовав несение постоянного дозора на линии Люзерорт—Эстергарн.

В результате потопления подводной лодкой броненосного крейсера «Принц Адальберт» германское командование решило отказаться от походов линейных кораблей и броненосных крейсеров с целью демонстраций.

Нападение русских миноносцев на германский дозор на линии Люзерорт—Эстергарн и гибель крейсера «Бремен» с миноносцем, приписанная атаке подводной лодки, заставили немцев отменить несение дозора между Готландом и курляндским побережьем и ограничиться лишь нерегулярными походами миноносцев и сторожевых кораблей до линии прежнего дозора.

Таким образом, от первоначального плана действий немцев ничего не осталось. Осенние заградительные операции русского флота, нанесшие немцам большой материальный ущерб, потопление лодками боевых и торговых кораблей в южной части моря под германским берегом свидетельствуют, что даже в южной части Балтики немцы не только не смогли обеспечить владения морем, но вынуждены были значительно ограничить плавание своих кораблей.

Возникшая в процессе кампании задача содействия флангу германской армии также не смогла быть выполнена германским флотом. Судьба курляндского побережья была решена сухопутными войсками. Германский флот не мог оказать помощи. Попытки овладеть Рижским заливом для помощи армии потерпели полную неудачу.

Таким образом, надо признать, что в то время, как русские достигли больших результатов, чем преследовали в своем первоначальном плане, немцы не смогли достигнуть целей, поставленных первоначальным планом. Немцы к тому же понесли большие потери. За кампанию 1915 года они потеряли: 1 броненосный крейсер, 2 легких крейсера, 7 миноносцев, 1 подводную лодку, 1 заградитель, 9 тральщиков, 1 прорыватель загра-

ждений, 5 сторожевых кораблей, 26 пароходов. В общей сложности погибло 53 корабля. Кроме того, 15 военных кораблей (из них 1 линейный крейсер и 3 легких крейсера) были подорваны торпедами или взорвались на минах. В это же время русские потеряли 2 канонерских лодки, 1 подводную лодку, 2 заградителя, 5 тральщиков, 1 транспорт и 4 парохода, т. е. всего 15 менее ценных кораблей; подорвались на минах 4 миноносца. По тоннажу русские потеряли в общей сложности 19 500 тонн, немцы 72 000 тонн.

Немцы вынуждены признать, что «многочисленные потери вызвали в стране понятное беспокойство. Кайзер на докладе о гибели сторожевого корабля «Фрея» и миноносца «S-177» высказал мнение, что война на Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов». ¹⁾ Хотя в изданном позже приказе кайзер смягчал свою оценку деятельности германских сил в Балтике, но этот приказ имел совершенно очевидную цель замаскировать понесенное немцами поражение.

В кампании 1916 года на Балтийском море, аналогично сухопутному фронту, война приняла позиционный характер: большие корабли оставались в своих базах, миноносцы несли дозорную службу и лишь подводные лодки продолжали активную деятельность.

Если проигрыш немцами кампании 1914 года, главным образом, определялся успешным использованием русскими мин, а деятельность подводных лодок лишь усиливала эффект, достигнутый минами, то в 1915 году, наоборот, поражение немцев, главным образом, обуславливалось успешной деятельностью подводных лодок, а минно-заградительные операции флота лишь усилили эффект, достигнутый лодками. Если в кампанию 1914 года русское командование только еще нащупывало целесообразные приемы использования подводных лодок, то в 1915 году многие ошибки были исправлены, и лодки весьма широко использовались командованием для выполнения различных задач.

На случай боя предусматривалось развертывание лодок впереди минной позиции с расчетом атаки маневрирующего во время боя противника. Такое развертывание лодок при операциях прорыва немцев в Рижский залив вполне себя оправдало, заставив противника дважды отказаться от операции.

Развертывание лодок позади минной позиции при ограниченном числе вынуждало их на пассивное ожидание и трату энергии. Несомненно, что, если бы лодки, которые были развернуты при третьей рижской операции с внутренней стороны Ирбенской позиции, были бы развернуты на внешних позициях, а не на внутренних, они смогли бы оказать на противника более сильное воздействие. Не имея связи с подводными лодками, командование было не в состоянии постоянно реагировать на изменившуюся обстановку. Начавшееся первоначально плановое обслуживание лодками позиций было в силу отсутствия связи нарушено первой же крупной операцией немцев и не могло быть налажено до тех пор, пока командование не убедилось в отсутствии у противника намерений вновь повторять операцию против Рижского залива.

Плановое использование лодок дало весьма положительные результаты. Именно в этот период немцы понесли наиболее тяжелые потери (потопление «Принца Адальберта», «Ундины», 12 пароходов).

Обеспечение операций надводного флота носило тот же характер, как и в 1914 году: лодки развертывались на путях движения кораблей

¹⁾ Ролльман. Цит. труд, стр. 317.

противника, вблизи их баз и в тылу главных сил — на случай отхода их под давлением противника. Такое развертывание лодок вполне оправдалось в крейсерско-набеговой операции флота 2 июля. Немцы для поддержания своих кораблей, ведущих бой у Готланда, послали два броненосных крейсера. Эта помощь окончилась неудачей для немцев, так как один из них, «Принц Адальберт», был подорван подводной лодкой, вследствие чего и второй был вынужден вернуться.

Попытки использования подводных лодок в заградительных операциях не увенчались успехом, ввиду отсутствия в Балтийском флоте специально построенных для этой цели лодок, неполадок с приспособлениями для постановки мин, установленных на «Вепре» и «Барсе», и гибель «Акулы». По идее командования, лодки должны были ставить мины банками, засоряя прибрежные фарватеры в южной части Балтики, с целью заставить противника пользоваться морскими путями, где бороться с ними было легче.

Несколько раз командование пыталось использовать подводные лодки для борьбы с лодками противника. Однако, все эти попытки окончились неудачно, главным образом, в силу несоответствия тактических элементов лодок.

Подводным лодкам, как правило, основной задачей ставилась атака кораблей противника. Разведка, если и выполнялась ими, то исключительно для обеспечения их дальнейшей деятельности. Разведка действий и сил противника выполнялась обычно по собственной инициативе командиров лодок. Это объясняется, с одной стороны, недостатками радиосвязи лодок, а с другой, вообще недостаточным вниманием русского командования к корабельной разведке.

Высылая лодки в море, командование обязывало их для получения последних распоряжений и данных о противнике заходить к маяку Дагерорт на пост службы связи. При возвращении лодки обязаны были заходить также к Дагерорту и через него запрашивать разрешение на дальнейшее следование. Такая система сокращала радиопереговоры, обеспечивала безопасное опознавание лодок, но значительная удаленность поста от базы требовала установления еще других опознавательных пунктов, расположенных вблизи базы. Постоянные подходы лодок к одному и тому же месту привели к тому, что немецкие лодки установили факт подхода к маяку русских и английских подводных лодок и пытались использовать это для атаки. Неизвестно, почему немцы не поставили в этом районе мины с «УС-4». Положение еще больше осложнялось, когда выходили в море или возвращались сразу несколько лодок: лодки пытались атаковать друг друга, уклонялись от своих же и, наоборот, не уклонялись от неприятельской лодки. Несомненно, правильнее было бы организовать несколько таких постов на островах Эзель и Даго.

Крупным недочетом в использовании лодок являлось назначение лодкам лишь одной позиции (без запасных). Это приводило к тому, что лодка, оставаясь на той же позиции, на которой она уже была обнаружена при тех или иных условиях, была обречена на бездействие. В таком положении оказались «Акула» и «Е-9» при третьей рижской операции и в целом ряде случаев другие лодки.

Отсутствие в распоряжении командования лодок, находящихся в готовности к выходу, влекло за собой то, что они, в случае надобности, не могли быть быстро развернуты на позиции. В результате, лодки с выходом на позиции опаздывали.

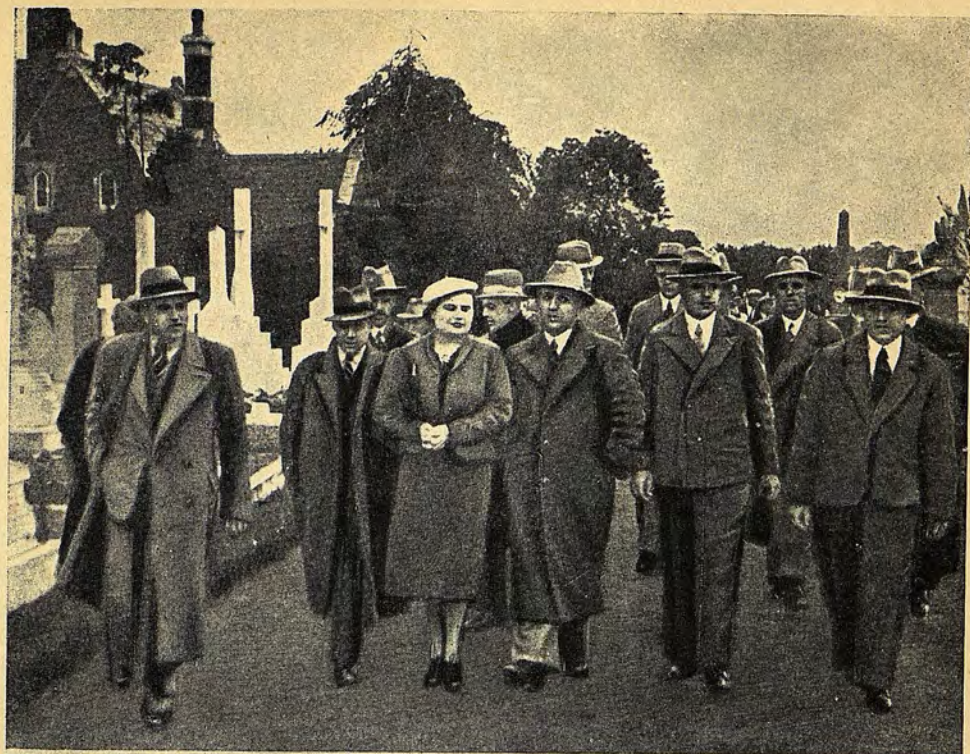
В течение кампании подводными лодками было произведено 53 атаки и выпущено 94 торпеды, из них успешных атак было 10, т. е. 19% при 11 попаданиях торпед—12%.

Промахи русских подводных лодок могут быть объяснены недостаточной отработкой вопросов торпедной стрельбы с подводных лодок и недостатками в материальной части торпедного вооружения лодок.

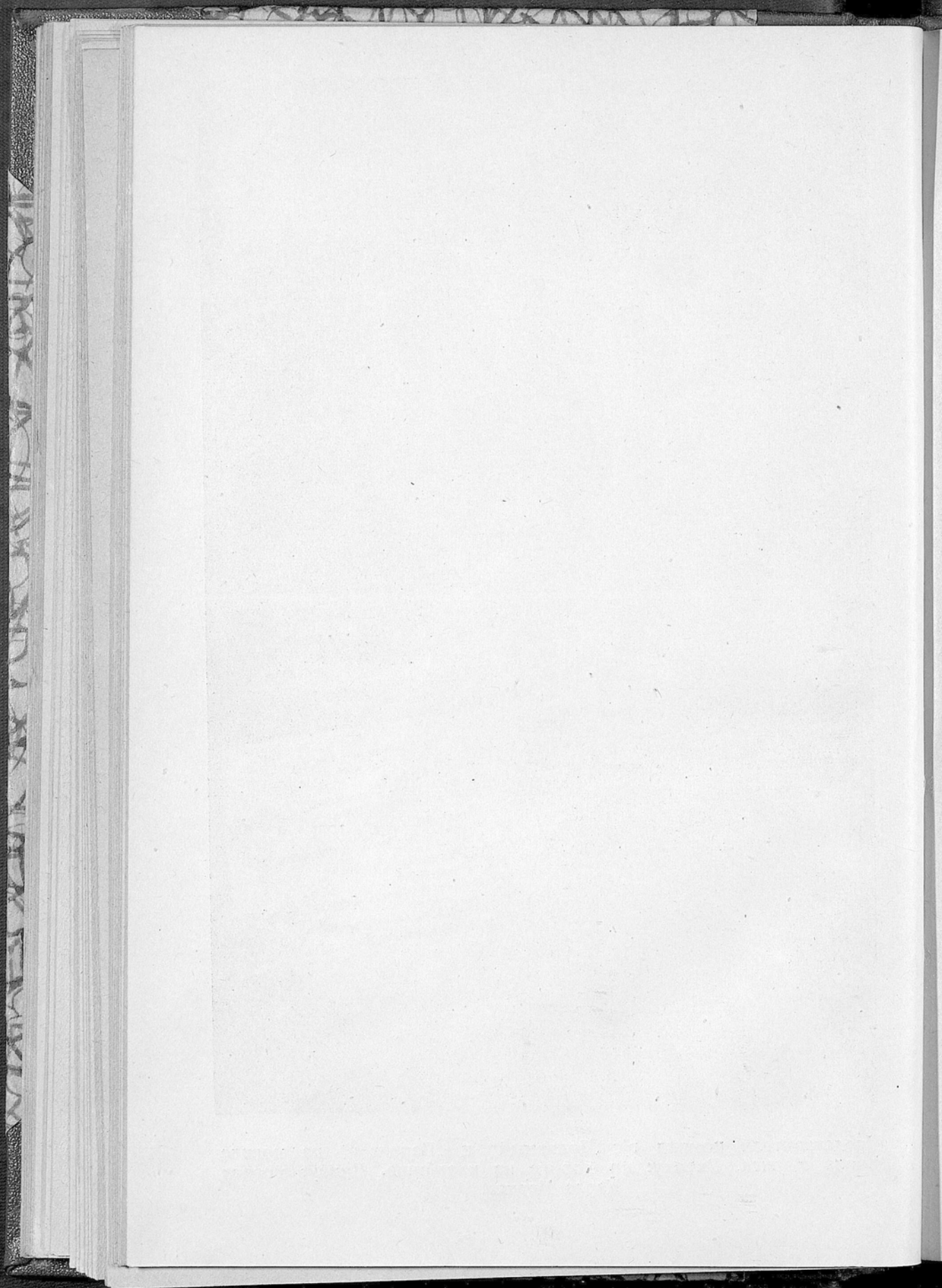
Еще перед началом войны стала очевидна неудовлетворительность принятого на лодках метода стрельбы, при котором торпеды выпускались веером с растворением в 5—10°. Так как новый метод стрельбы не был разработан до начала войны, то лодки продолжали держаться прежнего метода. В зиму 1915/16 г. были образованы специальные курсы командиров лодок, на которых вопросам стрельбы было уделено особое внимание, а уже в 1916 году русские лодки дали результаты выше, чем английские.

В итоге произведенных проверок оказалось, что многие торпеды не обладали необходимой герметичностью. Особенно страдали торпеды, находившиеся в наружных решетчатых аппаратах (а их на лодках было больше, чем внутренних).

Несмотря на ряд недочетов в использовании подводных лодок и на их малочисленность, они оказали решающее влияние на исход кампаний 1914 и 1915 гг. За время 1914—1915 гг. произошел полный переворот во взглядах на использование и значение подводных лодок. Полное банкротство довоенных взглядов заставило вырабатывать в боевых условиях новые приемы использования лодок. Таким образом, кампании 1914 и 1915 гг., помимо достигнутого лодками оперативного эффекта, дали громадный опыт наиболее целесообразных приемов их использования.



Представители команд г/с „Полярный“ и „Партизан“ на могиле Карла Маркса. Вверху: по дороге на кладбище. Внизу: могила Карла Маркса.



ЧЕРЕЗ ШЕСТЬ МОРЕЙ И ДВА ОКЕАНА.

П. ИПАТОВ.

26 июня — в день выборов в Верховный Совет РСФСР личный состав гидрографического судна «Полярный» рано утром, отдав свои голоса за верного сына нашей партии Михаила Ивановича Калинина, бодро и радостно готовил свой корабль к походу из Ленинграда во Владивосток.

В последний раз перед выходом в море проверялась работа механизмов, осматривались трюмы и крепления всех грузов, заботливо ставились найтовы.

Экипажу нашего судна предстояло выполнить задание правительства — в кратчайший срок, без единой аварии провести 1 500-тонный корабль через шесть морей и два океана, пройти тяжелый путь в пятнадцать тысяч миль. Сознавая всю сложность и ответственность такого перехода, личный состав «Полярного» со всей серьезностью готовился к выполнению задания.

Гидрографические корабли «Полярный» и «Партизан» построены на заводе им. Марти в Ленинграде. Водоизмещение каждого — 1 500 тонн, наибольшая скорость хода — 10 узлов. Приспособленные к плаванию во льдах суда требовали дополнительного оборудования для длительного похода. Произведен был доковый осмотр, поставлены бортовые кили для уменьшения качки, над ручным рулевым приводом установлена металлическая рубка. Дополнительно подкреплены котлы с целью предупреждения сдвига на океанской качке.

После завершения всех заводских работ был произведен пробный выход в море для проверки работы всех механизмов. Этот выход показал полную готовность материальной части кораблей к выполнению задания. Усиленным темпом на корабли принимались грузы. Боцман судна «Полярный» тов. Евтюхов день и ночь размещал и крепил по-штормовому принятые грузы. Штурман тов. Ковель готовился к походу с исключительной заботой. Он подбирал карты, инструменты и пособия. Флагманский штурман отряда тов. Лапушкин, подробно изучив маршрут перехода, составил подробный план перехода и инструктировал штурманов обоих кораблей.

Механики корабля Ивакин и Малыгин работали почти круглыми сутками. Не считаясь с усталостью, они днем и ночью проверяли работу машин, исправляли недостатки того или иного механизма.

* * *

27 июня с первыми лучами восходящего солнца раздался знакомый протяжный гудок «Полярного». Это начало похода. Покидаем Кронштадт. Пловучий маяк «Ленинград» поднимает сигнал с пожеланием счастливого плавания. При ветре с веста до шести баллов «Полярный» и «Партизан» начали свое первое большое плавание.

Минутное сомнение охватило наши сердца. Неизведанные просторы морей и океанов пугали нас, но чувство долга и ответственности в выполнении государственного задания, преданность родине вселили в нас силу и уверенность в успешность нашего похода.

Балтика встретила нас сурово. Порывистый вестовый ветер резко бросал корабль.

Мерно и уверенно работают механизмы, создавая особый корабельный ритм. Машинисты внимательно несут вахту. Наши молодые товарищи в свободное от вахты время с угрюмыми лицами кучкой расположились у дымовой трубы. Они смущенно скрывают друг от друга первые приступы морской болезни. Изредка подбегают к борту, а потом медленно возвращаются на свое место.

Но, невзирая на штормовую погоду, среди слушателей ВМА им. Ворошилова начинается будничная штурманская практика, предусмотренная программой. Первым вступает на учебную штурманскую вахту лейтенант Дмитриев.

* * *

Наши корабли стоят на Плимутском рейде, пополняя запасы горючего и питания. Часть команды «Полярного» и «Партизана» выезжает в Лондон. Оказавшись в столице капиталистической Англии, прежде всего находим Хайгетское кладбище. Здесь похоронен Карл Маркс. В воротах у сторожа купили цветов и через несколько минут нашли белую мраморную плиту с надписью «Karl Marks». Расположившись полукругом, после нескольких кратких слов военкома отряда тов. Николаева о жизни великого вождя и учителя пролетариата советские военные моряки обнажили головы и в молчании возложили цветы на надгробный камень.

Среди богатых гробниц резко выделяется своей скромностью могила великого учителя. Мысль переносится в Москву, к другой могиле — мавзолею Ленина.

* * *

Атлантический океан. Могучая зыбь покачивает корабли. Стрелка кренометра показывает 20°. Стаи дельфинов, бегущих перед форштевнем, вызывают острый интерес, особенно у наших северян.

Личный состав кораблей, разбитый на группы, под руководством старших товарищей в свободное от вахт время усердно изучает материальную часть и инструкции по ее эксплуатации.

Штурманы, вооружившись словарями, углубились в изучение английских лодий.

Штурман отряда тов. Лапушкин наводил «страх» на окружающих товарищей ужасами тропических циклонов. Каждый день он приводил

все новые и новые данные о тяжелых бедствиях, причиненных прошедшими ураганами судам и людям, населяющим острова Караибского моря.

Мы приближались к широтам, где возможно было появление плавающих ледяных скал — айсбергов. Штурман корабля тов. Ковель старательно изучал пути движения этих айсбергов в районе нашего маршрута, у берегов Нью-Фаундленда.

Вахтенные командиры получили практические советы и указания по обнаружению айсбергов и способам избежания встречи с ними в любое время суток и при различном состоянии погоды.

Ночь. Океанская зыбь бросает корабли. Чутко спит личный состав. Только в машине, на мостике и в кочегарке непрерывно идет работа.

По случаю входа в зону плаванья льдов на мостике усиливается вахта.

Зорко вглядывается в мутную темноту вахтенный командир. Каждые полчаса измеряется температура и соленость воды. На полубаке стоит тщательно проинструктированный и вооруженный свистком впередсмотрящий.

Электрик, одетый по зимнему, взобравшись на марс, каждые 15 минут пробегает лучом прожектора впереди курса корабля, стараясь обнаружить гренландского «гостя», загубившего много человеческих жизней и положившего на дно океана величайший пароход «Титаник».

Звон аврального колокола внезапно заглушил привычный шум работающих механизмов. Телефонные звонки и доклады аварийных постов известили, что личный состав в течение 1,5 минуты занял свои места по аварийному расписанию.

Так у берегов Нью-Фаундленда среди ночной тишины была проведена учебная аварийная тревога, показавшая полную готовность обоих кораблей ко всяким неожиданностям.

Переход от Плимута до Бостона был сделан в 15 суток, т. е. в срок, предусмотренный нашим планом. Даже трехсуточный туман в районе Нью-Фаундленда не помешал точному выполнению графика плаванья. Переход на первом этапе показал отличную подготовку молодых штурманов Красного Флота. Не имея возможности производить астрономические определения, они определялись по глубинам Нью-Фаундлендской банки и привели корабли точно в намеченный пункт перед входом в Бостон.

Тишина туманного Массачузетского залива каждые две минуты нарушалась шестисекундным свистком. Два корабля под флагом советского Военно-Морского Флота, рассекая волны своими ледокольными форштевнями, уверенно шли к цели.

Впереди по курсу, вначале тихо, затем все громче и громче стали перекликаться несколько разноголосых двухкратных свистков кораблей, стоящих без хода. Сосредоточив внимание и напрягая слух, осторожно продолжали двигаться вперед. Приблизившись на расстояние до 3 кабельтов, обнаружили дивизион американских миноносцев. Обогнув его, продолжали плыть в тропики.

Американский флот после исторической посадки на мель в тумане целого дивизиона миноносцев, наученный горьким опытом, сейчас плавает с соблюдением всех осторожностей.

Они поражены высокой культурностью нашей команды, знанием классиков литературы, отсутствием пьянства, опрятным внешним видом, знанием иностранных языков. Они восторгались отвагой советских людей. Имена Громова, Папанина им хорошо известны. А один рабочий, посмотрев на наши корабли, задумчиво сказал: «Бесстрашные вы советские моряки, на таких маленьких кораблях и так далеко приплыли».

Среди толпы встречались и белогвардейцы, искавшие предлога излить свою злобу и ненависть к представителям той страны, которая выбросила их как ненужный мусор. Эти типы быстро распознавались и под убийственными доводами окружающих — друзей Советского Союза — вынуждены были удаляться прочь. При отходе наших кораблей люди различных возрастов со слезами на глазах, с криками приветствия Советской родине долго стояли на стенке, помахивая красными жакетами, заменявшими им платки.

С чувством гордости за нашу родину, за нашу прекрасную жизнь, с чувством надежды на скорое освобождение братьев по классу, живущих под гнетом капитала, мы снова вышли в океан, взяв курс, ведущий к родине.

Прошло три месяца как мы оторвались от родных берегов. В кают-компании демонстрируется не раз уже виденная «Волга-Волга». Вахтенный командир через рассыльного доложил: «Прямо по носу видны сопки». В один миг опустела кают-компания и столовая команды. Все радостно высыпали на спардек и мостик, сгорая от нетерпения скорей увидеть очертания родной земли. Проведя несколько месяцев вдаль от своих берегов, увидав жалкую жизнь рабочего класса и нищету населения капиталистических стран, пикеты бастующих, видя людей, не уверенных в завтрашнем дне, ежедневно ищущих себе работу, понятным станет то чувство, которое охватило весь наш коллектив при виде скалистых берегов Камчатки.

Вот она дорогая, прекрасная родина!

На переходе Кронштадт—Владивосток все штатные командные должности гидрографического судна «Полярный» были заняты слушателями штурманских классов Академии. Это — молодой народ, наши советские патриоты, правильно понявшие и отлично выполнявшие поставленную задачу. Переход в 15 тысяч миль явился для всех его участников великолепной школой. Каждые сутки похода повышали нашу морскую выучку. Люди росли на глазах.

На протяжении всего похода отлично справлялся с обязанностями старшего помощника командира корабля тов. Уханов, а с работой штурмана тов. Ковель. Образцово несли вахту остальные слушатели, показавшие себя опытными командирами в условиях океанского плавания.

Каждый слушатель в результате перехода выполнил ответственное задание по изучению работы приборов, по изучению дрейфа, течений, взятию малых высот и т. п. Все слушатели получили богатую практику астрономических определений, причем такие, как тт. Ковель и Жахов, в этой работе показали рекордные результаты. Большой опыт на походе был получен и по изучению метеокарты. Наконец, слушатели научились пользоваться американскими пособиями по навигации.

Молодые советские кадры успешно овладели во время беспримерного перехода техникой кораблевождения и с честью пронесли советский флаг через шесть морей и два океана.

ВОЕНИЗАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ТОРГОВЫХ ФЛОТОВ.

Н. ОЛЧИ-ОГЛУ.

Морские министерства капиталистических государств прилагают все усилия для увеличения скрытых резервов военно-морских сил за счет подготовки торговых флотов к войне. Во всех случаях иностранные адмиралтейства проводят свое влияние на проведение мероприятий по военизации торговых флотов.

Значительный опыт использования торговых судов для военных целей был накоплен еще в мировую войну 1914—1918 гг. В статье «Основы морской стратегии»¹⁾ германский вице-адмирал О. Гроос, касаясь совместных действий флота и армии при захвате балтийских островов в 1917 г., приводит перечень германских торговых судов, участвовавших в этой операции, и отмечает, что для переброски усиленной дивизии пехоты потребовалось 19 больших пароходов, большое количество судов с боеприпасами и снабжением, госпитальных судов, буксиров и лихтеров, общей вместимостью 160 000 бр. рег. тонн.

О. Гроос также приводит некоторые цифры об участии торговых флотов в империалистической войне. По его данным, в 1916 г. лишь 9% из числа всех торговых судов имело артиллерийское вооружение. В феврале 1917 г. эта цифра увеличилась до 43%, а в октябре того же года до 84%.

Конвоирование торговых судов было необходимым условием как для обеспечения нормального грузооборота, так и для борьбы с подводными лодками.

Например, в Англии было установлено на торговые суда 13 000 орудий калибром от 50 до 150 мм, обеспеченных соответствующим количеством команды.²⁾

В 1918 г. под охраной конвоя плавало до 90% всех торговых судов.

¹⁾ О. Groos. „Grundzüge der Seestrategie“. Журнал „Militärwissenschaftliche Rundschau“ № 3, 1937 г., стр. 331—436.

²⁾ К данным О. Грооса необходимо добавить, что во время империалистической войны воюющие государства широко использовали торговые суда для чисто военных целей, переоборудуя их в заградители, тральщики, сторожевые корабли. Например, Великобритания имела в 1918 г. в составе своего военного флота свыше 3 700 торговых судов (1 500 траулеров, 1 400 дрейфтеров, около 500 моторных катеров и т. п.). Германия же имела только около 1 000 судов (в том числе 400 рыболовных траулеров).—*Ред.*

Несмотря на все эти мероприятия, цифры потопленных судов были велики.

В конце ноября 1917 г. конференция западных держав в Париже определила, что за время войны было уничтожено 17 млн. бр. рег. тонн мирового торгового тоннажа и, несмотря на постройку новых судов в 8 млн. тонн, чистые потери составляли все же 9 млн. тонн.

Всего за империалистическую войну 1914—1918 гг. было уничтожено 4 554 торговых судна в 18,7 млн. бр. рег. тонн.

Этой краткой характеристики состояния вопроса о торговом мореплавании и роли торгового флота в мировую войну достаточно, чтобы сделать выводы об исключительном значении торгового флота в будущей войне.

Особенно роль торгового флота возросла в связи с развитием подводной войны. Для таких государств, как Япония, Англия, частично Германия и др., у которых от подвоза продовольствия, сырьевых и людских резервов зависит все существование, значение торгового флота в случае войны неопределимо велико.¹⁾

Опыт использования торгового флота во время империалистической войны 1914—1918 гг. заставил правительства крупнейших капиталистических держав уделять большое внимание и торговым флотам.

Разработаны и проводятся целые системы мер по подготовке торговых флотов к войне. Краткий перечень их можно представить в следующем виде:

1. правительственные субсидии судоходным компаниям для поддержания технического стандарта судов на высоком уровне;
2. в связи с субсидиями, требования правительств на постройку судов определенных типов по заданным характеристикам;
3. выполнение судостроительными предприятиями при проектировании и постройке новых судов мобилизационных военных требований, в частности, введение в конструкцию корпуса фундаментов под орудия, включение в погрузочные устройства средств большой грузоподъемности (10, 15, 20, 25, 40, 50 и даже 80 т) для подъема орудий, танков и проч.;
4. высокие скорости хода судов (20—22 узла) в соответствии со средней крейсерской скоростью хода эскадры;
5. оборудование специальных судовых систем для жидких топлив, смазки и проч. на случай использования судов торгового флота в качестве транспортов;
6. размещение отсеков с таким расчетом, чтобы при установке орудий имела возможность некоторые помещения занять под погреба боезапаса;
7. экспериментальное использование новейших конструкций главных и вспомогательных механизмов, котлов, устройств и проч. для целей последующего использования на военных кораблях;

¹⁾ В Германии за несколько лет до империалистической войны тщательно была разработана военная организация торговых судов (военно-судовая повинность). На каждое торговое судно, подлежащее реквизиции, составлялось специальное „дело“ следующего содержания: все данные о судне, характер и последовательность необходимых работ по переоборудованию, количество потребного снабжения, табель комплектации и образцы судовых расписаний. Эта продуманная организация дала возможность ввести в строй в течение 2—3 дней свыше 200 больших и около 100 малых судов. (Подробнее см. статью „Германский опыт организации военно-судовой повинности германских транспортных флотилий в эпоху мировой войны“. — Морской Сборник 1925 г. № 4, стр. 102—108). — *Ред.*

8. повышенные требования к мореходным качествам;
9. предусмотрение возможностей установки параванных охранителей, параванных тралов, тралов других систем, а также приема, хранения и постановки мин заграждения;
10. заготовка в мирных условиях орудий и др. видов оружия для судов торгового флота, а также боезапаса и хранение их на складах;
11. подготовка личного состава торгового флота для использования на военных кораблях и для плавания на торговых судах в военное время;
12. в отдельных случаях создание таких систем палубных надстроек (особенно у крупных лайнеров), которые допускали бы быструю разборку и замену их полетными палубами для взлета и посадки самолетов (возможное использование в качестве ангаров громадных носовых и кормовых салонов, которые специально для этой цели предназначаются).

После окончания империалистической войны, на Вашингтонской морской конференции 1922 г. было заключено соглашение об устройстве на торговых судах подкрепления палуб и корпуса с расчетом установки орудий калибром до 152 мм¹⁾. Этими договорными положениями было легализовано вооружение судов торгового флота.

Имеются данные, что еще перед империалистической войной английские пароходы Южно-американской линии были вооружены 102 мм орудиями, установленными в корме, но они не имели на борту боезапаса (последний хранился в береговых складах).

В отношении подготовки торговых флотов к войне едва ли не самой активной державой является Япония. Все ее мероприятия в этом направлении носят специально организованный характер.

Современная активность японского судостроения в большой мере обязана правительственной субсидии, впервые примененной в октябре 1932 г.

Первоначальный план модернизации японского торгового флота, разработанный министерством путей сообщения на пятилетний период, предусматривал постройку 500 000 т вполне технически современных судов при условии, что такое же количество судов должно быть обращено на слом. Этот план предусматривал выдачу пароходоладельцам правительственной субсидии в 48 иен за каждую вновь построенную тонну, при общей сумме субсидий в 24 млн. иен. К началу 1935 г. министерство финансов значительно изменило эти первоначальные предложения и соглашалось только на субсидию в 20 иен за тонну, с ограничением общей суммы тоннажа в 50 000 т при условии, чтобы закладка новых судов состоялась в течение 1935/36 финансового года. Половина субсидии подлежала выдаче пароходоладельцу при закладке судна, вторая половина — при сдаче судна верфью заказчику. Таким образом, выплату субсидии в 1,0 млн. иен решено было произвести в 1935/36 и 1936/37 финансовых годах. В субсидию 20 иен за тонну были включены 5 иен из фонда национальной обороны. Так же, как и по первоначальному плану, надлежало соответственный тоннаж отдать на слом. Министерство путей сообщения при всех переговорах с министерством финансов доказывало необходимость поднятия качественного стандарта японского торгового флота увеличением субсидий и, надо полагать, провело свою точку зрения, что явствует из следующего сообщения английского журнала „The

¹⁾ На основании Лондонского морского договора, калибр увеличен до 155 мм.—Ред.

Shipbuilder and Marine-Engine-Builders" за январь 1936 г.: «На условиях первой субсидии было построено в Японии 31 судно с общим тоннажем в 200 027 т (каждое судно вместимостью свыше 4 000 т при скорости хода свыше 15 узлов). Одновременно в Японии было сломано старых судов общей вместимостью свыше 400 000 т. Размер субсидии в каждом случае зависел частью от скорости хода, но в среднем для новых судов можно принять 50 иен на тонну, а отсюда общая сумма субсидий определяется суммой около 10 400 000 иен».

В конце марта 1936 г. индустриальный банк Японии обратился к правительству с просьбой об увеличении вдвое суммы займа по торговому судостроению. Размер этого займа первоначально был установлен в 12 млн. иен. В дальнейшем он был увеличен до 15 млн. иен. Постановлениями 1936 г. предусматривалась субсидия около 30 иен за тонну, а пропорция между новоствроившимся тоннажем и тоннажем, шедшим на слом, была установлена 1:1.

Условия второй правительственной субсидии были несколько изменены. В качестве измерителя по ним предусматривалась относительная скорость хода судна, т. е. $v : \sqrt{L}$ (v — скорость хода судна в узлах, а L — его длина в метрах). В целях повышения этого измерителя, его нижний предел был установлен в 1,3. Брутто-регистрационный тоннаж отдельного судна должен был быть не ниже 4 000 т.

В течение всего периода действия первой и второй субсидий большинство новых судов получило вместимость свыше 6 000 т, а проектную скорость хода в 18—19 узлов.

Морской консультативный комитет рекомендовал правительству провести акт третьей субсидии, чтобы закрепить и расширить достигнутые результаты. По этому акту, суда должны были иметь вместимость свыше 4 000 т, а скорость свыше 13 узлов. Пропорция старого тоннажа, идущего на слом, к новому 1:1, средняя величина субсидии 50 иен за тонну, к ним могли быть добавлены еще 5 иен на специальное оборудование. Последствием актов о субсидии явилось то, что покупка старых судов японскими судовладельцами стала возможной только с разрешения правительства, которое ставило условие, чтобы покупаемое судно было свыше 4 000 т со скоростью свыше 13,5 узла, непременно было оборудовано дизелями и должно быть не старше 5 лет.

В бюджете Японии на 1937/38 г. предусмотрено 13,74 млн. иен на субсидирование коммерческого судостроения.

Придавая большое значение торговому флоту в военном отношении, Япония в последние годы ведет его постройку усиленными темпами. По данным на конец июня 1936 г., вместимость торгового флота была на 2 508 000 бр. рег. тонн более, чем в 1914 г., что соответствовало приросту на 146,8%.

Этот же прирост на конец июня 1938 г. составил уже 2 278 326 бр. рег. тонн, что соответствовало увеличению на 193,1%, против данных на конец июня 1914 г.,

1914 г.	—	1 708 000	бр. рег. т,
1925 "	—	3 920 000	" " "
1936 "	—	4 216 000	" " "
1938 "	—	5 006 712	" " "

Сопоставление роста японского торгового флота с ростом торговых флотов других держав дано в табл. 1.

Таблица 1. 1)

Сравнение, по державам, состава торговых флотов
(30 июня 1914 г.—30 июня 1938 г.).

Флаг	1914		1938		Разница между 1914 и 1938 гг.	
	Число судов	Брутто регистровый тоннаж	Число судов	Брутто регистровый тоннаж	Число судов	Изменение в тоннаже %
Великобритания	10 123	20 523 706	9 061	20 719 090	— 1 062	+ 1,0
США (море)	1 113	2 026 908	2 338	8 936 465	+ 1 225	+ 340,9
США (озера)	579	2 260 441	519	2 467 430	— 60	+ 9,2
Япония	1 103	1 708 386	2 187	5 006 712	+ 1 084	+ 193,1
Норвегия	1 656	1 957 353	1 963	4 613 175	+ 307	+ 135,7
Германия	2 090	5 134 720	2 321	4 231 657	+ 231	— 17,6
Италия	637	1 430 475	1 156	3 258 992	+ 519	+ 127,8
Голландия	709	1 471 710	1 473	2 852 012	+ 764	+ 93,8
Франция	1 025	1 922 286	1 246	2 880 783	+ 221	+ 49,9
Греция	407	820 861	638	1 889 269	+ 231	+ 130,2
Швеция	1 088	1 015 364	1 239	1 571 054	+ 151	+ 54,7
Дания	576	770 430	694	1 129 556	+ 118	+ 46,6
Испания	589	883 926	793	947 963	+ 204	+ 7,2
Другие державы	2 749	3 477 311	3 781	6 365 993	+ 1 032	+ 83,1
Мировой тоннаж	24 444	45 403 877	29 409	66 870 151	+ 4 965	+ 47,3

1) "The Shipbuilder and Marine-Engine-Builder", август 1938 г., стр. 472.

Распределение мирового торгового тоннажа между наиболее крупными державами дано в табл. 2.

Таблица 2.1)

Распределение мирового тоннажа в процентах между основными державами, владеющими торговыми флотами.

Флаг	Годы	1901	1914	1938
	проценты			
Англия		50,2	41,6	26,4
США (морской флот)		4,2	4,5	13,4
Япония		2,2	3,8	7,5
Норвегия		3,4	4,3	6,9
Германия		10,1	11,3	6,3
Италия		2,7	3,1	4,9
Франция		4,4	4,2	4,3
Голландия		2,1	3,2	4,3

По данным на 8 июля 1937 г., в постройке находилось 1 060 000 т водоизмещения, цифра рекордная для Японии.

По сообщению японской судостроительной ассоциации, на конец сентября 1937 г. в Японии находились в постройке 155 судов торгового флота, общей вместимостью 1 133 457 бр. рег. тонн; из этих судов — 15 танкеров, 8 китобойных, 12 пассажирских или грузопассажирских судов. Приводя эти цифры, английские источники указывали на нехватку у японских металлургических заводов стали, задерживавшую размещение заказов японских судостроительных компаний.

Следует отметить, что за один год, с 1 июля 1937 г. по 30 июня 1938 г., Япония увеличила свой торговый флот на 531 602 бр. рег. тонны, тогда как общемировой прирост торгового флота составил 1 560 487 бр. рег. тонн, т. е. на долю Японии пришлось 34% общемирового прироста²⁾. Эта цифра лишней раз показывает форсированную подготовку Японии к новым авантюрам.

Из прочих характеристик новых японских судов прежде всего обращают на себя внимание высокие скорости хода. Большинство новых японских грузовых и пассажирских теплоходов имеют «рабочую» скорость хода 16—18 узлов, а некоторые на испытании показали 20 узлов. Такие скорости хода новых японских судов обеспокоили американские круги, мнение которых об истинных причинах этих скоростей разделилось. Одни полагали, что осуществление таких высоких скоростей хода не вызывается непосредственно экономическими соображениями. Очевидно, считали они, «в данном случае имеются в виду какие-то вышние соображения». За это говорит как правительственная поддержка судоходным компаниям, так и то, что все новые быстроходные теплоходы построены при правительственных субсидиях. Другие из американских

1) „The Shipbuilder and Marine-Engine-Builders“, август 1938 г., стр. 473, „The World's Mercantile Tonnage in 1938“.

2) „Notes on the 1938—39 Edition of Lloyd's Register Book“.—„Shipbuilder and M. E.-B.“, август 1938 г., стр. 472.

специалистов полагали, что «независимо от военных соображений, учитываемых при постройке японских судов, осуществление высоких скоростей хода, кажущихся сегодня преувеличенными, — предусмотрительное решение японских судовладельцев, устанавливающих свои программы не только по непосредственным сегодняшним требованиям, но и учитывающих обстановку за несколько лет вперед. С этой точки зрения японские суда не рискуют оказаться через 4—5 лет отсталыми, как это имеет, в большинстве случаев, место с относительно новыми судами, построенными другими государствами».

Совершенно бесспорно огромное значение снабжения в военное время горючим кораблей военного флота в операциях на отдаленных морских театрах. Отсюда понятно то внимание, какое одновременно с модернизацией торгового флота Япония и другие державы уделяют нефтеналивному флоту. Число построенных нефтеналивных судов в Японии за последние годы весьма значительно, причем привлекают внимание опять-таки высокие скорости хода, стремление подготовить танкеры к вооружению и краткие сроки постройки. На верфи Кавасаки 30 июня 1935 г. был закончен танкер «Tatekawa Maru», рабочая скорость хода которого — 19 узлов, а наибольшая скорость хода на испытаниях — 20,5 узла. Судно это было заложено 20 октября 1934 г., спуск его состоялся 20 апреля 1935 г. Таким образом, стапельный период занял 6 месяцев, а весь срок постройки — 8 месяцев. Вообще скорости хода японских танкеров по сравнению с подобными кораблями других держав — значительно выше. Нормальная скорость хода для японских танкеров за последние годы достигла 20 узлов. Некоторые иностранные источники указывают, что на установление величины скорости хода этих судов оказывает влияние японское морское ведомство, обуславливающее как грузоподъемность, так и скорость хода, в зависимости от чего ставится вопрос о предоставлении пароходным компаниям правительственных субсидий.

Приведенные сведения о мерах по модернизации японского торгового флота, как, например, правительственные субсидии, проводимые частично за счет фонда национальной обороны, повышение технического стандарта торгового флота, особенно в отношении скоростей хода, а также и другие меры, все это служит подтверждением изложенного в начале статьи соображения о создании резервов военного флота за счет постройки технически совершенных судов торгового флота, по скорости хода соответствующих требованиям военного флота.

На торговых судах в Германии в широком масштабе практикуется испытание новейших конструкций военного флота. Так, например, на небольшом таможенном катере «Hindenburg» была осуществлена турбинная установка, являвшаяся по сути экспериментальной моделью к постройке крупных турбин для больших боевых кораблей.

Большинство последних грузовых германских судов получает развитое грузовое устройство, со средствами большой грузоподъемности. Дизельэлектрическое судно «Wuppertal», по его погрузочным средствам и по двигательной установке с трансформацией тока главных генераторов 2 000 вольт на 370 вольт, будет, повидимому, использовано в качестве базы подводных лодок.

Все германские суда с возрастом в 10 лет и более проходят модернизацию. Общим для них стремлением является увеличение скорости хода до 18 узлов.

Германия в части обновления своего торгового флота среди прочих держав занимает за последний год, после Японии, второе место. За

период с 1 июля 1937 г. по 30 июня 1938 г. Германия увеличила свой торговый флот на 306 549 бр. рег. тонн, что составило 19,7% от общемирового прироста, опередив Англию, Италию и др. державы.

Мероприятия итальянского правительства в направлении развития и военизации итальянского торгового флота предусматривают воздействия как по линии нового судостроения, так и по торговому судоходству. Программа помощи судостроению была введена 1 января 1926 г. до 1947 г. По ней предусматриваются выдачи ссуд на постройку новых судов, премии за введение новых совершенных конструкций (в частности, за мощность механизмов и уменьшение веса на силу), уменьшение веса и габаритов котлов и вспомогательных механизмов, разработка и внедрение специальных конструкций, применяемых в военном кораблестроении. Специальные премии предусматриваются также за ремонт и модернизацию уже построенных судов, в особенности за повышение их скорости хода. Желая повысить удельный вес нового тоннажа, итальянское правительство ввело специальные премии за сдачу на слом (см. табл. 3) уста-

Таблица 3

Брутто регистровый тоннаж торговых судов, сланный крупнейшими державами на слом за последние 10 лет
(по данным на 30 июня 1938 г.).

Державы	Тоннаж
Англия	3 807 000
США (море)	2 046 000
Италия	1 245 000
Франция	891 000
Германия	604 000
Япония	572 000

ревших судов, а новые суда освобождаются на 5 лет от ряда эксплуатационных налогов. Размер субсидий судоходным компаниям, занятым грузоперевозками по указанной выше программе, был установлен в сумме около 50 млн. лир.

В объяснительной записке, приложенной к бюджету итальянского морского министерства на 1936 г., отмечалась важность выводов, сделанных итальянскими морским и авиационным министерствами, в результате войны против Абиссинии, из совместных действий военного и торгового флотов. При подготовке к этой войне морское министерство провело мероприятия к переоборудованию судов торгового флота и снабжению их всем необходимым для выполнения переброски войск и военного снабжения в Восточную Африку; был также разработан план мобилизации итальянских верфей. Благодаря этим мерам, в течение одного месяца для военных целей было переоборудовано 90 судов. В течение одного года, кроме того, были переоборудованы 93 судна, общим тоннажем 725 171 бр. рег. тонн. За время операций судами торгового флота были проведены 130 рейсов-перевозок войсковых частей. Для перевозки самолетов были приспособлены 34 судна и для особых нужд флота еще 27 судов. Все эти суда, а также суда, специально зафрахтованные у паровых компаний, за год — с февраля 1935 г. по февраль 1936 г. — пере-

везли в Восточную Африку: 360 000 чел., 30 000 животных, 6 500 единиц средств сообщений, 3 000 000 т различных материалов. На каждом транспорте находились морские офицеры в качестве командиров судов, а также матросы военного флота в качестве дополнения к обычной команде.

При переброске большого количества войсковых частей, вооружения и проч. в качестве транспортных судов были использованы и пассажирские лайнеры. Число перевозимых солдат значительно превосходило нормальную пассажировместимость: так, например, теплоход «Saturnia» (24 000 бр. рег. тонн, 21 узел) принимал в Неаполе на борт 6 000 чел.

Как видим, авантюристические стремления фашистских держав, Германии, Японии и Италии, в проводимой ими бешеной гонке вооружений, сказались и на их торговых флотах. Не менее интересно проследить меры и других крупнейших империалистических держав в подготовке их торговых флотов к войне.

Важность для Англии поддержания ее торгового флота на высоком техническом уровне была неоднократно подчеркнута как в английской прессе, так и в парламентских выступлениях.

С 1938 г. в составе английского адмиралтейства организован специальный отдел, ведающий вопросами постройки судов торгового флота. В компетенцию этого отдела входят вопросы классификации торговых судов, скорости хода, вместимости бункеров, системы конструкций, возможности установки орудий и др. вопросы.

В Англии так же, как и в других державах, установлена система правительственных субсидий. По этому поводу в 1936 г. английская газета „Daily Telegraph“ писала: «Большинство правительств, выдающих субсидии судоходным компаниям, ставит условием использование в случае войны судов этих компаний в качестве вспомогательных крейсеров, в связи с чем чертежи этих судов должны получить одобрение технических учреждений морских министерств. Условия таких договоров пунктуально проводятся в жизнь в Японии, Италии, Германии, США и Франции. В Англии подобные условия установлены для всех крупнейших трансатлантиков».

Выше было указано, что еще до империалистической войны английское морское ведомство заготавливало для судов торгового флота вооружение и боезапас. В настоящее время мера эта проводится не в меньшем масштабе, что видно из вопроса капитана I ранга А. Ивенс, заданного в парламенте первому лорду адмиралтейства, о том, насколько в 1937 г. было увеличено количество боезапаса, параванов и прочего боевого снаряжения, предназначенного для вооружения судов торгового флота в военное время. Прямой ответ на этот вопрос дан не был, но первый лорд адмиралтейства Дафф Купер, отвечая, указал, что адмиралтейство считает достигнутое увеличение достаточным и общее положение в этой области признает удовлетворительным. Из справки, оглашенной в 1937 г. в английском парламенте, явствует, что стоимость заготовленной материальной части артиллерийских установок, предназначенных для вооружения в случае войны судов торгового флота и вспомогательных крейсеров, определяется в 2,5 млн. фунтов стерлингов. Комментируя эту справку, английская пресса указывала, что речь идет о количестве вполне современных орудий, исчисляемом в тысячах единиц, калибром от 75 до 152 мм. В отношении калибра, всеми английскими специалистами единогласно признано, что 150-мм орудие, как и в мировую войну, по весовым измерителям и удобству обслуживания является максимальным для судов торгового флота. В порядке обсуждения вопроса о выборе калибра

предлагалось использовать 203-мм орудия, однако, серьезными препятствиями к их применению послужили: потребность в солидных и громоздких фундаментах, оборудование устройства для подачи снарядов, улучшение погребов и проч.

В последние годы Англия успешно готовит свой торговый флот к войне: по официальным данным 1936 г., адмиралтейством отпущены средства для подготовки ряда торговых судов к установке на них 152-мм артиллерии; торговые суда тренируются в обмене сигналами с встречными военными кораблями, моряки торгового флота вербуются в состав военно-морского резерва, на торговых судах устанавливается защита рулевого управления и пр.

По данным на 30 июня 1938 г., нефтеналивной флот Англии включал 410 танкеров, с общей вместимостью в 2 672 219 бр. рег. тонн, что составляет 25% от мирового нефтеналивного тоннажа, занимает второе место среди торговых флотов мира (после США).

Однако, большинство этих судов устарело. Так, к началу 1937 г. в составе английского военного флота числилось в строю и в резерве 54 танкера. Все эти суда являлись паровыми, тогда как большинство современных танкеров имеет в качестве главных механизмов дизельмоторы. Аналогичное положение наблюдается и в транспортном наливном флоте. В середине 1937 г. из 97 танкеров, находившихся в постройке в различных странах, на долю Англии приходилось 63 судна. В связи с такой усиленной постройкой нефтеналивных судов английское адмиралтейство приступило к проведению ряда мер по вооружению танкеров еще в мирное время.

Выдача субсидий судоходным компаниям на новые постройки проводится при обязательном удовлетворении требований правительственных органов по оборудованию судов с утверждением спецификаций адмиралтейством. В качестве примера укажем на 2 однотипные теплохода «Dilwara» и «Duple» построенные в 1937 г. на указанных условиях. (См. рис. 1 и 2). Суда эти предназначены для перевозки войск, но так как не было

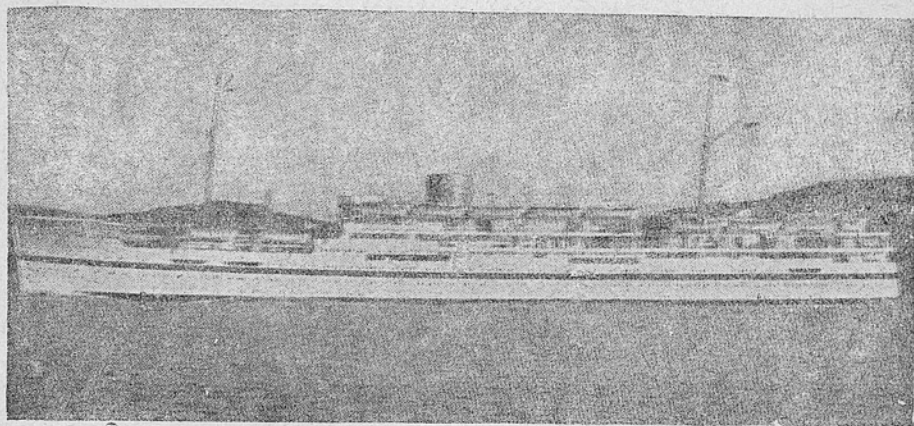


Рис. 1. Общий вид английского войскового транспорта „Dilwara“.

гарантии в непрерывном использовании этих судов в качестве войсковых транспортов, перед пароходовладельцами и заводом-строителем стояла проблема: построить такие суда, которые в промежутках между пере-

бросками войск могли бы быть использованы для коммерческих целей или для плаваний воспитанников военно-морских учебных заведений. В результате удовлетворения этих требований, общее расположение каждого теплохода предусматривает размещение офицеров или пассажиров 1 класса — 104 чел. в одно-, двух- и трехместных каютах, старших не офицерских чинов (среднего комсостава или пассажиров 2 класса) — 100 чел. в двух-, трех- и четырехместных каютах, членов семейств транспортируемых войск — 164 чел., войск — 1 150 чел. В связи с требова-

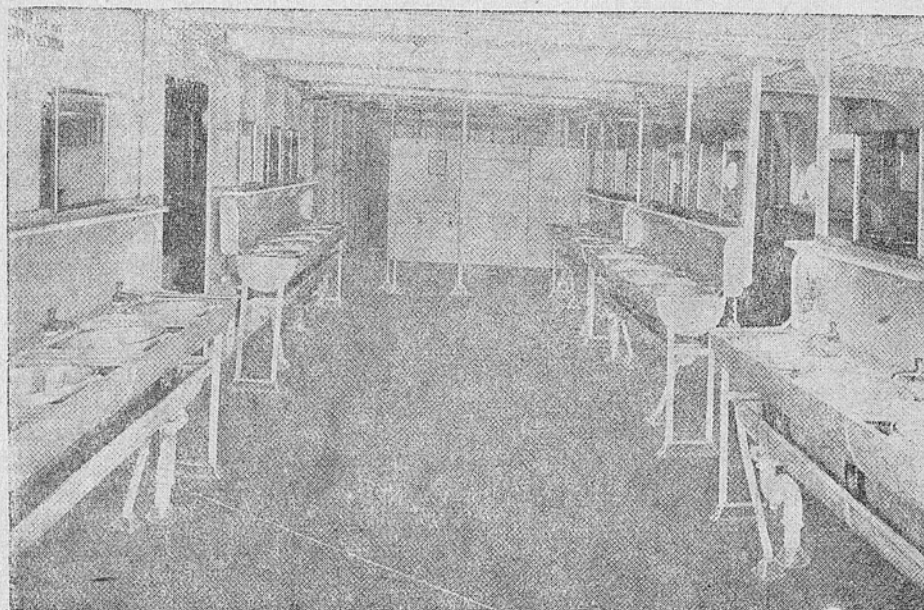


Рис. 2. Умывальная английского войскового транспорта „Дипега“.

ниями, установленными для судов, перевозящих войска, теплоходы эти удовлетворяют правилам морского транспортного департамента (Board of Trade).

Пассажирские каюты, салоны и помещения общего пользования отделаны со свойственной иностранным лайнерам роскошью. Для размещения войск предназначаются главная и нижняя палубы, для жен и детей отдельные каюты. Оборудован обширный госпиталь и другие медицинские помещения, что позволяет предполагать наличие возможности использования описываемых теплоходов в военное время в качестве госпитальных судов. Уделено особое внимание отоплению и вентиляции помещений. Установлены сигнальные приборы для наблюдения за состоянием температуры воздуха в каждой каюте, в салонах, госпитале, провизионных и проч. Особо разработана вентиляция твиндека, где размещены войска. На шлюпочной палубе в корме имеются 2 каюты-изолятора для заразнобольных, снабженные ванной и дезинфектором. На нижней палубе специально устроены камеры для арестованных.

Не остается без внимания и вопрос подготовки кадров для военного флота из состава моряков торгового флота. Здесь также существует целая система мер, — как перевод командного и рядового состава при

уходе его в запас на службу в торговый флот, комплектование вольнонаемных команд вспомогательных судов из отчисленных в запас и проч.

Для всего командного состава торговых судов (не командиров запаса) во всех важнейших английских портовых городах организованы специальные краткосрочные курсы. Ежемесячная пропускная способность этих курсов около 500 чел. Теоретические и практические занятия охватывают области: конвойная служба, служба связи, мероприятия по защите от подводных лодок, мин и газовой атаки, изучение оружия, методы стрельбы по морским и воздушным целям, противопожарная служба и проч.

Помимо заблаговременного приспособления судов торгового флота к военным нуждам, имеют место случаи полной передачи судов торгового флота в распоряжение морского министерства. Так, гигантский трансатлантический лайнер «Majestic», совершавший рейсы между Ливерпулем и Нью-Йорком и предназначавшийся на слом, был приобретен адмиралтейством и, после незначительных переделок, используется в качестве учебного корабля английского военного флота.¹⁾

Многие английские судостроительные периодические журналы и военно-морские справочники регулярно публикуют статьи и заметки, в которых рассматривается роль торгового флота в общей системе средств обороны.

В середине 1938 г. в морской комиссии палаты представителей США рассматривался вопрос о постройке лайнеров-теплоходов, переоборудуемых с началом военных действий в авианосцы. При обсуждении этого вопроса выступил председатель морской комиссии адмирал Эмэри Ланд, заявивший, что в проекте таких судов кораблестроителям необходимо решить несколько сложных конструктивных задач: во-первых, ввиду отсутствия на этих авианосцах дымовых труб, в целях освобождения верхней палубы от надстроек для посадки самолетов, следует установить мощные вентиляторы, способные гнать дым и отработанные газы за борт по специальным каналам; во-вторых, с особой тщательностью должен быть разобран вопрос об остойчивости, когда на верхней палубе и в ангарах будут находиться самолеты. В мирное время такие суда будут использованы на линии США—Южная Америка. По имеющимся данным, морская комиссия конгресса США утвердила постройку 3 таких судов, стоимостью каждое около 17,5 млн. долларов. Система постройки лайнеров—скрытых авианосцев—принята и в других державах.

Морское министерство США, соглашаясь предоставить правительственную субсидию компании «Standart Oil» на постройку 12 танкеров, предъявило следующие мобилизационные требования:

1) скорость хода танкеров должна быть доведена до 18 узлов при испытании на мерной миле; скорость хода в рабочих условиях плавания в полном грузу и открытом море — 16,5 узла; 2) повышенные мореходность, остойчивость и непотопляемость; одна из мер это — введение двухрядных переборок; 3) предусмотреть погреба для боезапаса; 4) в конструкции корпуса должны быть предусмотрены фундаменты под орудия; 5) прожекторы должны быть установлены военно-морского типа; 6) предусмотреть на вооружении параванные охранители; 7) в погрузочном устройстве предусмотреть средства грузоподъемностью на 40 т; 8) должно быть предусмотрено специальное устройство для перекачивания нефти в откры-

¹⁾ Получил наименование „Caledonia“ и артиллерийское вооружение из 2—152 мм 2—120 мм и 3—102 мм зенитных орудий.—Ред.

том море на обслуживаемые корабли; 9) гибкие трубопроводы должны обеспечить прием на борт не менее 4 различных сортов нефти.

Большая разница в стоимости нефтеналивного транспорта, специально проектируемого для нужд военного флота, и стоимости танкера для коммерческой перевозки нефти — объясняется тем, что для первого предусматриваются многочисленные орудийные установки и дорого стоящее ПУАО, а также повышенными требованиями к прочности корпуса, обусловливающими применение специальных материалов и конструкций. Кроме того, нефтеналивной транспорт военного флота, в сравнении с обычным транспортным танкером, должен иметь более обширные жилые помещения для увеличенной команды, а нефтяныеистерны должны быть подразделены на большее число отсеков для обеспечения одновременной перевозки различных сортов топлива.

Из общемирового наливного транспортного тоннажа США, по данным за последний год (по 30 июня 1938 г.), владели 418 судами в 2 759 642 бр. рег. тонн, занимая первое место.

Так называемые, «вспомогательные крейсера», комплектуемые в военное время из судов торгового флота, предназначаются для действий на морских коммуникациях противника, для сторожевой службы и проч. Большой опыт использования вспомогательных крейсеров, переоборудованных из торговых судов, был получен в мировую империалистическую войну 1914—1918 гг. Вопрос о них является весьма важным в оперативно-техническом отношении и не входит в задачи настоящей статьи. Он здесь отмечен, с целью указать, что даже малые державы из числа соседей Советского Союза, обновляя свои торговые флоты, не упускают из вида вопроса о вспомогательных крейсерах. В июне 1938 г. был закончен постройкой один из двух лайнеров, заказанных румынским департаментом портов и судоходства в Дании, предназначенный к использованию в военное время в качестве вспомогательного крейсера. Теплоход этот, получивший название „Transilvania“, в мирное время будет плавать на Черном и Средиземном морях на линии Констанца — Александрия, с заходами в порты Истанбул, Пирея, Бейрут и Хайфа. В связи с военным назначением теплоход получил высокую скорость хода (проектная 22,5 узла, на испытании были даны 24,5 узла) и была учтена возможность установки 16 орудий, для чего уже введены специальные подкрепления. Общий вид „Transilvania“ представлен на рис. 3.¹⁾

Вопросу возрастного состава торгового флота во всех крупнейших морских державах уделяется значительное внимание. Из французской практики можно указать на доклад В. Бертрана в палате депутатов о бюджете торгового судоходства на 1937 г., в котором подчеркивалось тревожное положение с возрастным составом рыболовного флота. Приводя статистику 1934 г., докладчик указал, что из 390 рыболовных судов, водоизмещением свыше 100 т, только 19 имели возраст менее 10 лет, тогда как возраст 292 судов превышал 20 лет. По мнению В. Бертрана, при среднем возрасте судов, на много превосходящем 20 лет, рыболовный флот не окажет той услуги национальной обороне, какую он оказал в последнюю войну, в особенности в связи с тем, что скорость хода рыболовных судов не соответствует возросшей скорости хода судов торгового флота.

¹⁾ Из числа ближайших соседей СССР Польша в 1936 г. ввела в строй два быстроходных теплохода, построенных на итальянских верфях: „Batory“ и „Pilsudski“ (14 000 т, 18 узл.); Швеция имеет 2 крупных теплохода — „Kungsholm“ и „Gripsholm“ (20 000 т, 18 узл.). — *Ред.*

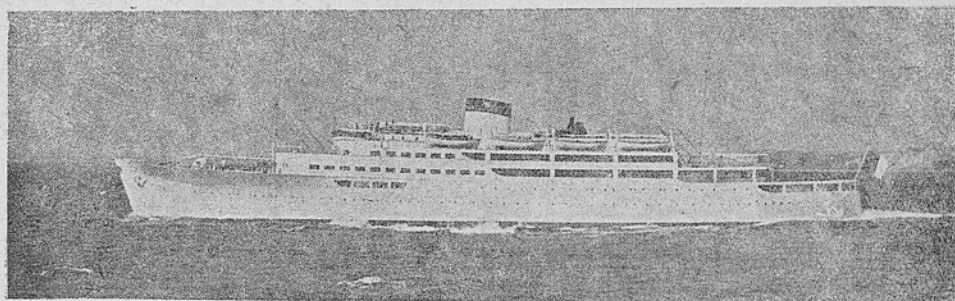


Рис. 3. Общий вид румынского лайнера „Transilvania“, предназначенного к использованию в военное время в качестве вспомогательного крейсера.

По возрастному составу наиболее «омоложенным» является торговый флот Японии. В его составе судов 5-летней службы — 23,6%. Для сравнения можно указать, что судов такого же возраста в других флотах числится в ‰:

Великобритания с Ирландией	18,0
Австралия с Новой Зеландией	22,7
Норвегия	21,9
Голландия	19,1
Германия	17,0
Дания	13,8
Швеция	13,7
Франция	11,0
Испания	4,3
США (море)	4,1
Греция	3,1
Канада	1,2
Италия	1,0

Операции военных кораблей, плавающих в замерзающих морях, требуют наличия ледоколов. Из ближайших соседей Советского Союза за последние годы значительно усилили свой ледокольный флот Швеция и Финляндия, причем все их новые ледоколы предназначаются к обслуживанию военных нужд не только проводкой военных кораблей во льдах, но часть из них специально спроектирована для использования в качестве маток подводных лодок. В конце марта 1933 г. вступил в строй ледокол „Ут-г“, построенный по заказу шведского правительства.¹⁾ Он предназначен для поддержания навигации в зимние месяцы в шведских портах к северу от Стокгольма, а в летние месяцы и в военное время может быть использован как матка подводных лодок; для зарядки аккумуляторных батарей подводных лодок на ледоколе специально принят вольтаж 440 вольт, что обычными судовыми условиями не требуется, предусмотрена также возможность установки орудий, для чего при постройке соответственно подкреплены корпус и палубы; имеется специальное устройство для гидросамолета, предназначенного для несения разведки; команда на ледоколе военная, хотя он и находится в распоряжении ми-

¹⁾ Кроме того, в составе шведского военного флота состоит ледокол „Atle“, спущенный в 1926 г.—Ред.

нистерства торговли (эта мера обеспечивает полное освоение управления и обслуживания корабля и его механизмов командой еще в мирное время).

Для поддержания навигации в зимнее время у финских берегов в распоряжении правительства Финляндии имеется несколько ледоколов. В начале 1937 г. разработку проекта нового дизельэлектрического ледокола на 4 000 л. с. финское правительство поручило Сандвикской верфи в Гельсинки.

Приведенные выше материалы кратко освещают затронутый вопрос только с организационной стороны. В качестве вывода напрашивается необходимость систематического изучения иностранных торговых флотов, особенно в части их военизации, так как без этого представление о военно-морской мощи наших возможных противников будет неполным. Их бюджетные ассигнования на субсидирование торгового судостроения и на модернизацию судов полностью должны быть относимы к военным бюджетам. Особому рассмотрению должна быть подвергнута тактико-техническая сторона вопроса.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ГИДРОСАМОЛЕТЫ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

(Окончание). ¹⁾

ФРАНЦИЯ.

Морская авиация Франции развивалась своеобразно. До 1935 г. ее развитие сильно задерживалось морским министерством, предъявившим высокие требования к мореходности тяжелых гидросамолетов в ущерб их летным качествам. Именно поэтому гидросамолетный парк, хотя и обновлялся, но летные качества машин повышались крайне медленно. Это можно проиллюстрировать отдельными примерами. Так, вместо старых разведывательных самолетов 1931—1932 гг. „Камс-55“ с G полет. = 7 000 кг и $V_{\max} = 230$ км/час и других в 1934—1935 гг. были введены в строй новые гидросамолеты „Луар-70“, „Бреге-Бизерте“, „Латеккер 302“ с полетным весом от 10 до 25 тонн. Эта замена дала прирост продолжительности полета на 50% (с 8 до 12 часов) и дальности на 85% (с 1 350 до 2 500 км). Однако, максимальные скорости остались почти те же: „Бреге-Бизерте“ $V_{\max} = 250$ км/час; „Бреге Сайгон“ — 235 км/час; „Латеккер-301“ — 220 км/час; „Лиоре-Оливье Н-257“ — 230 км/час.

В 1936 г. под влиянием изменившейся международной обстановки, агрессивности германского фашизма, в первую очередь, и появившихся новых более современных гидросамолетов в США, — морское министерство резко изменяет свое отношение к тяжелой морской авиации. С тех пор довольно многочисленный, но сильно отстававший парк тяжелых гидросамолетов был пополнен новыми, вполне современными самолетами, отвечающими требованиям военно-морского командования и экономики.

Остановимся на наиболее выдающихся из них.

1. Фирма „Лиоре-Оливье“.

„LeOH-246“ (см. рис. 12)—пассажирская металлическая летающая лодка с 4 моторами Испано-Сюиза 12 $\times$ 18 по 720 л. с. с общей мощностью 288 л. с. G полет. = 14 960 кг. Весовая отдача — 44,8%; $V_{\max} = 335$ км/час. на высоте 3 500 м. Потолок — 7 800 м. Дальность полета всего — 1 500 км.

¹⁾ См. „Морской Сборник“ № 8, 1938 г.

„LeOH-47“—металлическая летающая лодка, транспортный гидросамолет с 4 моторами Испано-Сюиза 12 ydrs по 860 л. с. общей мощностью 3440 л. с. Высокоплан с малыми подкосами. Моторы в крыльях—2 тандема (см. рис. 13). G полет. = 17 900 кг. Весовая отдача 47,5%, $V_{\max} = 360$ км/час и V крейсер. = 320 км/час на высоте 2500 м. Дальность 4000 км и практический потолок 6000 м.

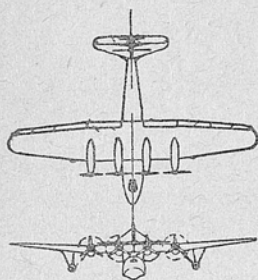


Рис. 12. „Лиоре-Оливье Н-246“.

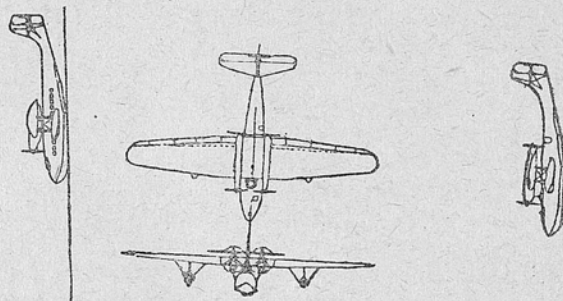


Рис. 13. „Лиоре-Оливье Н-47“.

Этой же фирмой (Лиоре-Оливье) закончен проектированием и уже строится комфортабельный пассажирский цельнометаллический гидросамолет-гигант „LeOH-49“—свободнонесущий высокоплан с 6 моторами по 1500 л. с. каждый, с общей мощностью вмгр. 9000 л. с., полетный вес 59 тонн, $V_{\max} = 300$ км/час у воды (см. „Л' Аэронаутик“ № 220 за 1937 г.).

2. Фирма „Камс“

строит гидросамолет-гигант—транспортную летающую лодку моноплан „Камс-161“ с 6 моторами Испано-Сюиза 12 ydrs, общей мощностью вмг 5160 л. с. Полетный вес—40 тонн, $V_{\max} = 330$ км/час. Практический потолок 5000 м и дальность 6000 км. („Л' Аэронаутик“ № 220 за 1937 г.).

„Потез-Камс-141“.

В конце 1937 г. этой фирмой построен тяжелый морской бомбардировщик „Потез-Камс-141“ (см. „Les Ailes“ № 871, стр. 9 за 1938 г. и „L' Aero“ № 1552 за 1938 г.). Этот гидросамолет—цельнометаллическая летающая лодка представляет из себя полусвободнонесущий моноплан с высоким расположением крыльев. Силовая установка—4 мотора „Испано-Сюиза 12 y“ жидкостного охлаждения, развивающие по 920 л. с. на высоте 1000 м. Общая мощность—3680 л. с. Крыло самолета двухлонжеронное. На моторы установлены 3-лопастные винты Ратье с изменяемым в полете шагом, который может быть доведен до нулевого значения. Бензобаки размещены в крыле—10 баков по 1000 литров емкости каждый. Вооружение самолета состоит из 4 пулеметов (боковых и под корпусом лодки) и одной пушки, помещенной в центроплане. Бомбосбрасыватели под моторной гондолой. Общий вес бомб—около 2000 кг.

Основные данные самолета таковы:

G полетн. = 22 000 кг.
G пустого с-та = 12 000 „

Г полезн. нагр. = 10 000 кг.
 Весовая отдача 45,5%.
 (Г горючего = 6 200 кг; Г экип. = 900 кг; Г оборуд. = 2 900 кг).
 Размах 41 м.
 Длина лодки 24,96 м.
 Высота самолета 7,84 м.
 Общая поверхность крыльев 172 м².
 Нагрузка на 1 м² 128—139 кг.
 " на 1 л. с. 6—6,5 кг.
 Мощность л. с. на 1 м² 21 л. с.

3. Фирма „Латекоер“.

По конкурсу воздушного министерства эта фирма построила металлическую летающую лодку „Латекоер-582“ (дальний разведчик и бомбардировщик) — подкосный высокоплан (см. рис. 14).

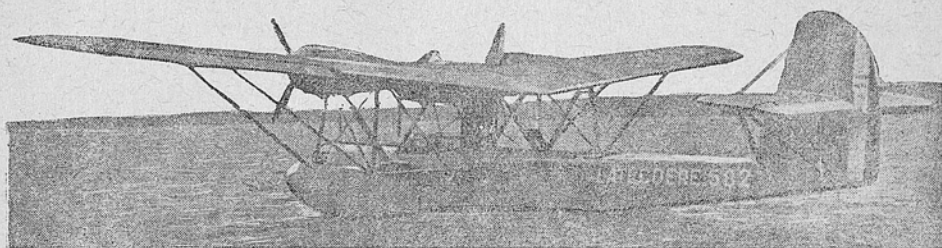


Рис. 14. „Латекоер-582“.

На самолете 3 мотора Гном-Рои К-14 по 820 л. с. общей мощностью 2 460 л. с. Полетный вес 11 302 кг. Весовая отдача 38,7%. $V_{\max} = 300$ км/час на высоте 2 180 м. Потолок (практический) 6 000 м и дальность 1 800 км. Этот самолет обладает сильным вооружением и несет на себе 1 500 кг бомб.

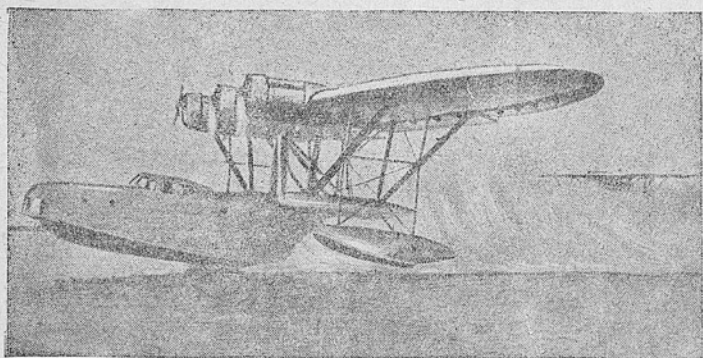


Рис. 15. „Латекоер-521“ (523).

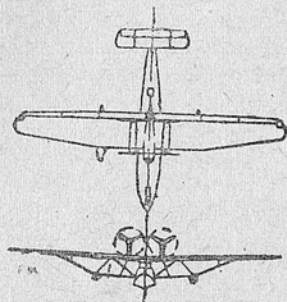
„Латекоер-521“ (523) (см. рис. 15) — транспортный и пассажирский гидросамолет, металлическая летающая лодка, подкосный моноплан с 6 моторами Испано-Сюиза 12 ybrs по 890 л. с. (3 тандема). Общей мощностью 5 340 л. с. Полетный вес 37 000 кг. Высокая весовая

отдача — 52,1%. $V_{\max} = 262$ км/час. Практический потолок 6 000 м и дальность 1 800 км.

В настоящее время заканчивается постройка трех таких гидросамолетов, но уже военного назначения. В передней части лодки помещается башня наблюдателя.

4. Фирма „Луар“

построила транспортный лодочный металлический гидросамолет „Луар-102“ (см. рис. 16) — подкосный моноплан. 4 мотора Испано-



Сюиза 12хbgs по 720 л. с., общей мощностью вмгр. 2 880 л. с., 2 тандема на обтекаемых стойках над крыльями. Полетный вес 18 500 кг. Весовая отдача 48%. $V_{\max} = 310$ км/час на высоте 3 000 м. Практический потолок 6 000 м. Дальность 4 000 км.

Делая общее заключение по состоянию тяжелого гидросамолетостроения во Франции, можно сказать, что, преодолев консерватизм руководящих кругов, французские конструкторы, отказавшись от бипланной схемы, стали

Рис. 16. „Луар-102“.

на правильный путь. Однако, впереди перед ними еще много работы в дальнейшем улучшении аэродинамических форм гидросамолетов, что даст им возможность „выжать“ еще большие скорости и твердо занять по ним (скоростям) одно из первых мест. Что же касается тоннажа, то по материалам из иностранных журналов видно, что французские авиаконструкторы также стали на путь строительства гигантов („Камс-161“, „Лиоре-Оливье Н-49“).

„Инженер Муан разработал проект летающей лодки с полетным весом 55 тонн. О конструкции ее известно, что моторы установлены в передней кромке свободонесущего крыла, имеющего подкрыльные поплавки, убирающиеся в полете. Корпус хорошо обтекаемой формы“ („Новости зарубежной авиации“ № 4, стр. 27, 1937 г.).

АНГЛИЯ.

Английский морской воздушный флот, хотя и имеет многочисленный парк, однако, в нем преобладают пока еще старые типы — громоздкие тихоходные бипланы „Сарафанд“, „Сингапур“, „Саро-Лондон“, „Сципио“ и др. фирмы братьев Шорт. Их летные данные не высоки — у всех их $V_{\max} = 240 - 242$ км/час.

До самого последнего времени военная гидроавиация Англии по своим летным качествам уступала американской и французской, обладая в ущерб этим летным качествам высокой мореходностью.

В 1936 г. в Англии (по примеру Франции) картина тяжелого самолетостроения также резко изменяется, когда фирма братьев Шорт, отказавшись от своих устаревших бипланов, перешла к строительству тяжелых гидросамолетов установившегося классического типа. Это —

свободнонесущие высококрылые летающие лодки монопланы, с 4 моторами Бристоль „Пегас-Х“, расположенными в крыльях, — Шорт-Эмпайр „Канопус“, „Кент“, „Каледония“ и др. Всего было заказано 28 таких лодок. Такие гидросамолеты дали Англии реальную возможность осуществить основную программу британских имперских сообщений между метрополией и колониями. Журнал „Итеравиа“ № 394 12.I.1937 г. писал, что „... английская печать считает появление „Канопуса“ началом новой эпохи в истории экономической и политической связи Англии с ее владениями, а также свидетельством решительной победы гидросамолета над сухопутным на воздушных магистралях“.

Появление тяжелых гидросамолетов (главн. конструктор Гоудж) нужно прямо расценивать как результат влияния американских конструкторов — Сикорского и других. Это можно подтвердить хотя бы тем, что когда Сикорский делал доклад об американском гидро-

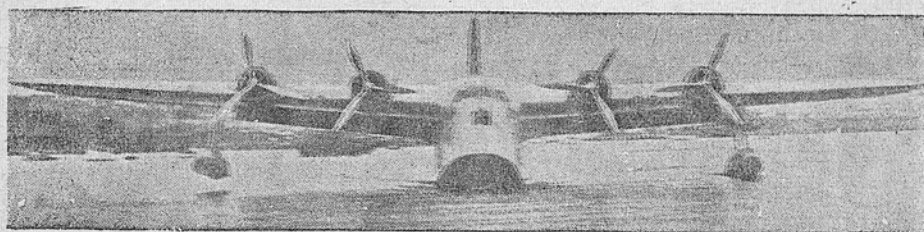


Рис. 17. Шорт „Эмпайр“.

самолетостроении на совещании в Английском королевском аэроавиатическом обществе Гоудж, Шорт и все присутствовавшие, выразив Сикорскому свое восхищение его „S-42“, прямо ставили вопрос о необходимости решительного поворота в английском гидросамолетостроении. („Эйроплейн“ 2.I.1935 г.).

Нужно отдать должное англичанам. Они не только сделали этот поворот, а в ряде вопросов конструкции, и отсюда летных качеств, — превзошли самих американцев. Так, если сопоставить имперскую лодку Шорт с „S-42-B“ аналогичного тоннажа (20 тонн) (см. рис. 17 и 17а), то сразу видно преимущество первой.

Если сопоставить их летно-технические данные, то преимущества Шорт „Эмпайр“ несомненны.

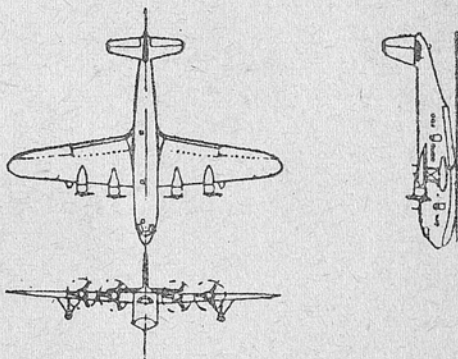


Рис. 17а. Шорт „Эмпайр“.

„S-42-B“¹⁾.
 $V_{\max} = 304$ км/час
 на высоте $H = 2135$ м
 $L = 5600$ км.

Шорт Эмпайр „Каледония“.
 $V_{\max} = 322$ км/час
 на высоте $H = 7680$ м
 $L = 6100$ км.

¹⁾ См. „М. Сборник“ № 8, 1938.

Для нас сейчас вполне очевидно, что в своей последней лодке „XPBS-1“ Сикорский в большой степени учел опыт обогнавших, было, его англичан.

Тяжелые гидросамолеты в Англии строит только одна фирма Шорт. Сейчас она работает над созданием высококачественного тяжелого бомбардировщика этого типа.

Основные данные для всех имперских лодок мало разнятся. Приведем одну из них — Шорт Эмпайр „Каледония“. Это свободно-несущий моноплан с высоким расположением крыльев, положенных непосредственно на лодку. Конструкция металлическая. 4 мотора Бристоль „Пегас X.C.S.“ по 740 л. с. расположены в передней кромке крыла. Полетный вес 18 371 кг. Весовая отдача 39,2%. $V_{\max} = 322$ км/час. $V_{кр.} = 265$ км/час. Дальность 5 300 км при $V_{кр.} = 257,5$ км/час и 6 000 км при $V_{кр.} = 210$ км/час. Практический потолок — 6 000 м (остальные данные в прилагаемой отдельной таблице).

Шорт „Майя“.

Оригинальна конструкция комбинированного самолета инженера Майо (фирма Шорт). Он разрешил проблему противоречия характеристик взлета и нормального полетного веса современного самолета. Построенный Майо поплавковый трансатлантический гидросамолет „Меркурий“ (см. рис. 18) имеет мощность, рассчитанную только на

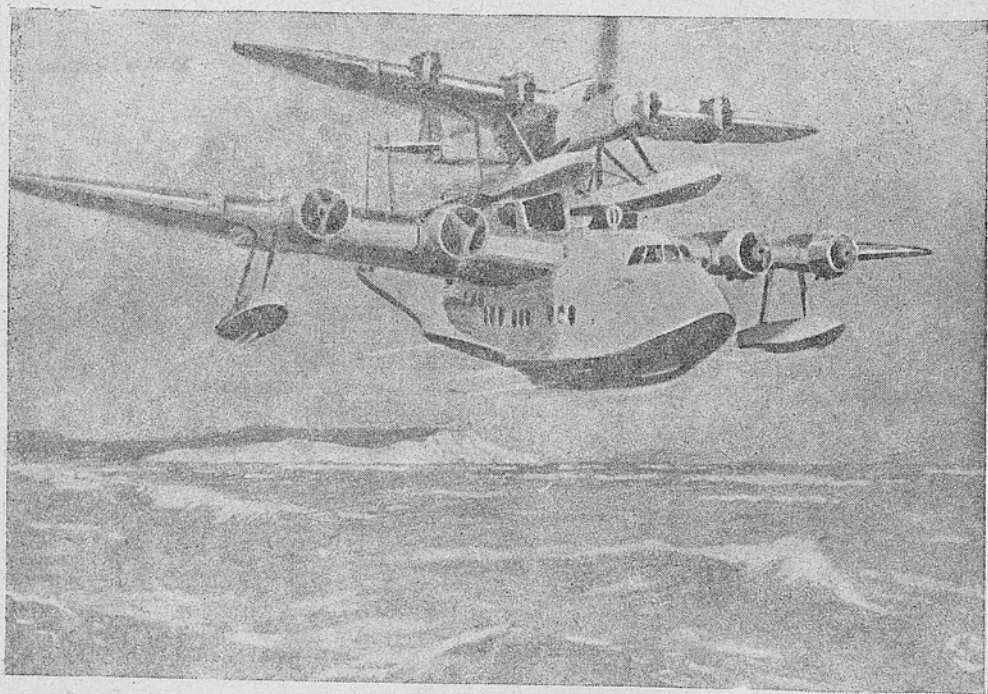


Рис. 18. Шорт „Майя“.

полет. Взлет на соответствующую высоту (3 000 м) этот сильно перегруженный самолет совершает, находясь на тяжелом гидросамолете „Майя“ с большой несущей поверхностью.

Взлет происходит при работе всех 8 моторов обоих самолетов. По достижении высоты 3 000 м малый самолет отделяется в воздухе

от большого и продолжает дальнейший путь самостоятельно. Тяжелый самолет „Майя“ возвращается обратно или выполняет другое задание. Таким образом, эта комбинированная конструкция дала реальную возможность увеличить небольшому самолету „Меркурий“ его дальность.

„Майя“ имеет 4 мотора Бристоль „Пегас XCS“ и мощность при взлете 3840 л. с. Площадь его крыльев равна 112 м², а вес 12 300 кг без полезной нагрузки, что составляет 76 кг/м² и 3,2 кг/л. с.

„Меркурий“ оборудован 4 моторами Нэпир „Рэпир-V“ мощностью 1 280 л. с. на уровне моря и 1 360 л. с. на высоте 400 метров. Его площадь всего 57 м², начальный полетный вес 9 300 кг. Нагрузка на 1 кв. метр 164 кг, нагрузка на 1 л. с. 7,3 кг.

У составного самолета такие данные:

Мощность при взлете 5 120 л. с.; полетный вес 21 600 кг; общая площадь 219 м², нагрузка на 1 м² 98 кг и нагрузка на 1 л. с. 4,2 кг. Максимальная скорость „Меркурия“ 335 км/час. На высоте 3 000 м он достигает крейсерской скорости 290 км/час и имеет дальность 6 200 км с полетной нагрузкой 500 кг (см. „Les Ailes“ № 853, 21.10.1937 г., стр. 8).

Подытоживая состояние тяжелого гидросамолетостроения в Англии, нужно прямо сказать, что недавно еще сильно отстававшая от других стран в настоящее время она стала одной из ведущих в этой области.

Происшедшая в июле 1937 г. передача военно-морских воздушных сил военно-морскому командованию (адмиралтейству) обещает, по мнению „Дейли Телеграф“, еще большую возможность развития военно-морской авиации. Тогда же правительство решило в течение ближайшего времени увеличить морскую авиацию в 4 раза. Сейчас усилия конструкторов и заводов направлены на реализацию этой программы.

ГЕРМАНИЯ.

С приходом фашизма к власти, в результате его агрессивной политики, германский авиационный парк в последнее время резко возрос, главным образом, за счет бомбардировочных самолетов как основного средства наступления. Бомбардировщики составляют теперь 60% во всей военной авиации страны. Германский фашизм ориентируется в своем самолетостроении „на все страны мира“ и в том числе, в первую очередь, на СССР с его обширной территорией, возможными в связи с этим театрами войны и тылами. Агрессивность политики наложила свой отпечаток на общее самолетостроение Германии, самолеты которой, по сравнению с западно-европейскими соседями, имеют большую дальность полета. Стесненная топливными ресурсами, активно готовясь к войне, фашистская Германия в большей мере, чем где бы то ни было, оснастила свою авиацию дизельмоторами. С другой стороны, сведения о боевом применении германской авиации в Испании говорят, что качественно она не так высока и по своим летно-тактическим данным отстает от авиации других стран.

Что же касается гидросамолетостроения, и тяжелого в особенности, то здесь чувствуется отставание от общих темпов развития германской военной авиации. „Аэро Дайджест“ (январь 1937 г.) считает, что „постройка германских гидросамолетов замедлилась, главным образом, из-за спешной необходимости вооружить бомбардировщиками (сухопутными) вновь созданные эскадрильи. Другая причина заключалась в медленном росте германского морского флота.

„Сейчас эти причины устранены. Начатое расширение германского морского флота и закладка 2 авианосцев оживили строительство гидросамолетов всех типов“. На сегодня, в сопоставлении с другими странами, Германия по тяжелому гидросамолетостроению еще сильно отстает.

1. Фирма „Ромар Рорбах“,

очевидно, вовсе перестала строить гидросамолеты, а может быть, и существовать. По крайней мере, за 1937 г. ни в одном из иностранных журналов об этой фирме совершенно не упоминается.

2. Другая, издавна зарекомендованная фирма „Дорнье“ сейчас является основным поставщиком гидросамолетов. Эта фирма еще

в 1929 г. хотела удивить всех построенным впервые в мире гигантом „До-Х“ с полетным весом 52 тонны (см. рис. 19).

Однако, на этом гиганте она потерпела крах, так как уровень авиационной техники того времени не смог обеспечить сколько-нибудь удовлетворительных летных качеств этого первого неудачника-гиганта. Достаточно сказать, что его $V_{\max}$ была 210 км/час. Практич. потолок всего 400 метров, а весовая отдача крайне низка: 25—28%. Эта малая весовая отдача явилась результатом перетяжеления конструкции самолета за счет на-

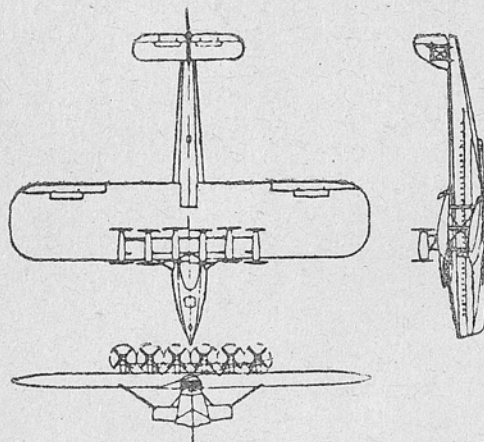


Рис. 19. Дорнье „До-Х“.

личия 12 моторов пониженной мощности (500—600 л. с.). Помимо этого, большое количество моторов очень сильно усложнило эксплуатацию этого самолета.

Учтя свои промахи, уже на базе современной авиационной техники эта фирма сейчас заканчивает строительство нового гиганта — гидросамолета „До-20“, который в аэродинамическом отношении является далеко не плохим самолетом. На этом гидросамолете устанавливаются 8 мощных дизельмоторов в 1000 л. с. Полетный вес 58 тонн. Максимальный запас горючего на 7400 км полета. Максимальная скорость 290 км/час. Весовая отдача уже достаточно высока: 49,2%. Практический потолок и у этого самолета, вероятно, невелик.

Этот гидросамолет-гигант является большим шагом вперед по сравнению с „До-Х“. В нем:

- 1) улучшены коренным образом обводы лодки;
- 2) достигнуто лучшее сочленение крыльев и лодки;
- 3) дизельмоторы спрятаны совершенно внутрь крыла. Каждая пара дизельмоторов приводит в действие один винт, помещенный на валу между ними. Это, по сравнению с „лесом“ из 12 моторов (6 танделмов) над крылом у „До-Х“, дает огромный аэродинамический выигрыш;
- 4) более выгодное расположение винта, обеспечивающее ему высокий к. п. д.

4. Фирма „Блом и Фосс“

построила катапультный тяжелый транспортный гидросамолет-моноплан (обратная чайка) с низко расположенными крыльями на поплавках — „Гамбургер На-139“.

Этот гидросамолет оборудован 4 дизельмоторами „Юмо-205с“ по 600 л. с., с полетным весом 16 тонн и весовой отдачей 37,5%. Максимальная скорость 300 км/час, крейсерская 250 км/час. Практический потолок 3500 м и дальность 5500 км. Этот гидросамолет вывозится далеко в море на специальном судне и там выбрасывается с катапульты в воздух. Это на много повышает дальность полета гидросамолета. Самолет „На-139“ предназначен для трансатлантических перелетов по линии Германия—США и перевозки грузов и четырех человек экипажа. Оригинальна конструкция крыльев: они перевернутые, чайкообразные, только с одним трубчатым лонжероном из сварной стали и дюрала. Горючее находится в лонжероне центроплана, а дополнительные баки — в поплавках.

Новая летающая лодка „Дорнье-24“.

В журнале „Фляйт“ от 16.12.1937 г. № 1512, стр. 601 впервые была помещена фотография новой летающей лодки „Дорнье-24“. Февральский номер „Les Ailes“ также посвящает этому самолету всю первую страницу. Первые данные, однако, опубликованы были впервые в журнале „L'Air“ от 1 марта 1938 г. В этой лодке конструктор уже отошел от своей традиционной тандемной схемы расположения моторов. Здесь все 3 мотора „Райт Циклон“ по 900 л. с. расположены в передней кромке крыла. Это, безусловно, большой шаг вперед в отношении аэродинамической схемы. Однако, в остальном конструктор остался консервативен. Этот самолет является также подкосным монопланом с боковыми жабрами. Даже хуже того: в связи с перенесением моторов в переднюю кромку крыла — число подкосов увеличилось. Консерватизм фирмы, безусловно, причинил большой ущерб аэродинамике самолета. Очевидно, поэтому, несмотря на установку довольно мощных моторов при сравнительно небольшом полетном весе (G полет. = 13,5 тонн), максимальная скорость всего 340 км/час. Остальные основные данные такие: крейсерская скорость 310 км/час, дальность 3500 км, размах 27 м, длина 22 м, площадь крыльев 108 м², $\frac{G}{S} = 125 \text{ кг/м}^2$, $\frac{G}{N} = 5 \text{ кг/л. с.}$, $\frac{N}{S} = 25 \text{ л. с/м}^2$.

Этот гидросамолет прошел госиспытания в декабре-январе и, по всей вероятности, уже принят на вооружение. (См. „L'Air“ № 440, март 1938 г., стр. 16).

ИТАЛИЯ.

Ранее опережавшая по легкому гидросамолетостроению другие страны и даже занимавшая одно из первых мест в мире (ряд мировых рекордов принадлежит Италии) — Италия по тяжелому гидросамолетостроению очень сильно отстает.

Фирма „Савойя Маркетти“

дальше своих двухлодочных гидросамолетов „Савойя-66“ (выпуск 1934 г.) не пошла. В 1935 г. эскадрилья этих самолетов даже совершила большой перелет Италия—Бразилия.

Двухлодочный гидросамолет „S-66“ (см. рис. 20) деревянной конструкции. 3 мотора Фиат А-24-R расположены на стойках над крылом-монопланом. Хвостовое оперение отдельно от лодок и связано с ними трубчатыми фермами. Максимальная скорость 264 км/час. Крейсерская 235 км/час. Практический потолок 5650 м и дальность до 1000 км.

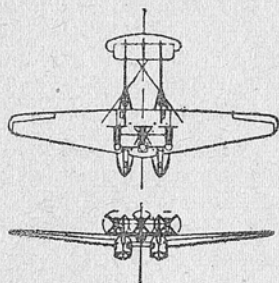


Рис. 20. Савойя „S-66“.

Другие фирмы тоже не строят летающих лодок.

Есть основания предполагать, что фашистская Италия в своих агрессивных устремлениях решила базироваться на сухопутной, преимущественно 2-моторной авиации. Гидросамолетный парк пополнения почти не имеет. Вместе с тем есть основания предполагать, что свои работы в этом направлении Италия держит в большой тайне. Исключение представляет объединенная фирма „Cantieri Riuniti del Adriatico“ („Объединенные верфи Адриатики“, гл. конструктор инженер Цаппата), построившая поплавковые 3-моторные гидросамолеты Кант „Z-505“, „Z-506“, „Z-506-B“ и летающую лодку Кант „Z-508“. На одном из поплавковых самолетов в прошлом году летчики Стоппани и Новелли с двумя пассажирами, с различными нагрузками установили 8 новых рекордов скорости для гидросамолетов этого класса.

Кант „Z 506“ (см. рис. 21) — транспортный 2-поплавковый гидро-

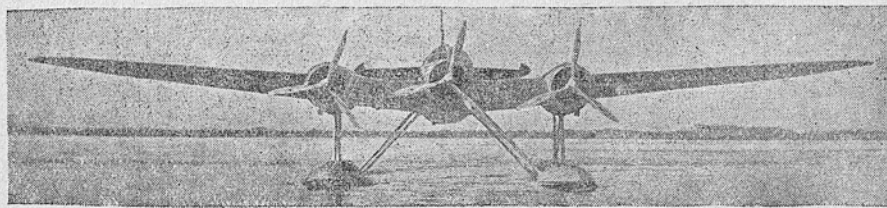


Рис. 21. Кант „Z-506“.

самолет деревянной конструкции с 3 моторами Фиат А-59-R по 700 л. с., общей мощностью 2100 л. с. (2 мотора в крыльях и один

в передней части фюзеляжа). Полетный вес 13 730 кг. Весовая отдача 40,2%. Максимальная скорость 365 км/час на высоте 3 500 м. Потолок (практический) 4 000 м и сравнительно небольшая дальность — 1 200 км на $V_{кр.} = 330$ км/час на высоте 3 500 м.

Кант „Z-506-B“ (выпуска 1937 г.) также 2-поплавковый гидросамолет, являющийся молификацией Кант „Z-506“. Интересно отметить, что в этом самолете конструктор добился более высоких летно-тактических данных за счет некоторого увеличения мощности (3 мотора Альфа Ромео „126 RC-34“ по 770 л. с.) — 210 л. с. и уменьшения площади крыльев (вместо 100 м² у „Z-506“ — 87,5 м² у „Z-506-B“). Максимальная скорость 390 км/час на высоте 4 000 м. Крейсерская — 330 км/час (на той же высоте). Потолок до 10 000 м.

Очень высока скороподъемность: на высоту 5 000 м самолет поднимается за 14,3 минуты.

Кант „Z-508“. Металлическая летающая лодка моноплан с 3 моторами „Ассо XIRC-40“ по 840 л. с., расположенными в крыле.

Полетный вес 20 400 кг (перегрузочный вариант). Максимальная весовая отдача 51%. Максимальная скорость 315 км/час на высоте 4 500 м. Потолок 8 000 м. Дальность нормальная 3 000 м. Скороподъемность на 4 000 м за 16 мин.

Весьма характерным для этого самолета является то, что нагрузка на квадратный метр (в перегрузочном варианте), по сравнению со всеми остальными современными гидросамолетами, наиболее высокая: 182 кг/м² при сравнительно невысоких летных данных.

ЯПОНИЯ.

Япония занялась собственным самолетостроением недавно, только с 1935 г., после того, как она купила лицензии большинства европейских авиационных фирм. Однако, высокими летными качествами ее гидросамолеты не отличаются.

В тяжелом гидросамолетостроении Япония, хотя и является морской державой, отстает очень сильно. Свой гидросамолетный парк она в большой мере пока еще вынуждена пополнять за счет покупки самолетов у фирм Дорнье и бр. Шорт. Точных данных о японской гидроавиации мы не имеем. В печати проскальзывали сведения о том, что в плане Японии намечено строительство большого количества современных гидросамолетов с целью догнать за 3 года США по технике гидросамолетостроения (Лала д'Италия № 5, 1936 г.). Хотя „Revue de l'Armée de l'Air“ (март 1936 г.) и пишет, что „из Японии идут слухи о постройке колоссального гидросамолета, который будет в состоянии облететь земной шар без посадки“, мы считаем, что все это является вымыслом. В действительности у Японии в отношении гидроавиации, и особенно тяжелой, на сегодня явно неблагополучно.

Фирма „Каваниси“.

В 1936 г. построила гидросамолет (вариант Шорт) „R-90-2“, шестиместный трехмоторный бомбардировщик и дальний разведчик. Полетный вес его 15 000 кг. Максимальная скорость очень низкая: всего 220 км/час. Моторы Рольс-Ройс „Бизард“ по 825 л. с.

Таково в общих чертах состояние тяжелой гидроавиации в основных капиталистических странах и тенденции в ее развитии на ближайшее время.

VII. ВЫВОДЫ.

A. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ.

Какой общий вывод можно сделать на основе сделанного обзора современных тяжелых гидросамолетов?

1) Тяжелая гидроавиация за последние годы (1934—1937) сделала большой скачок вперед. Она на много ближе подошла по своим летно-техническим данным к сухопутной тяжелой авиации, однако, отстает от среднего уровня сухопутных тяжелых самолетов по скорости (на 80—100 км) и потолком (2 000—3 000 м). Отставание тяжелого гидросамолета является следствием того, что конструкторы не добились подравнивания его аэродинамической схемы с аэродинамической схемой сухопутного самолета. Это последнее обуславливается необходимостью обеспечения тяжелым гидросамолетам мореходных качеств.

2) Тип гидросамолета как тяжелого бомбардировщика определен почти во всех странах достаточно ясно. Это 4-моторная летающая лодка, имеющая $V_{\max} = 320\text{—}390$ км/час. Дальность $L = 5\,000\text{—}8\,000$ км и потолок свыше 6 000 м.

3) Почти во всех указанных выше странах тяжелые бомбардировщики выполняют роль дальних разведчиков и патрульных самолетов.

4) По своей аэродинамической схеме современные тяжелые гидросамолеты с сильно возросшими летными качествами — свободнонесущий моноплан с высоким расположением крыльев с подкрыльными поплавками или боковыми жабрами. Эта схема распространилась по всему миру, как наиболее удачная.

5) По своей конструкции в большинстве — цельнометаллические, преимущественно полумонококи с удобообтекаемыми формами лодки, крыльев и особенно моторных установок, располагаемых в передней кромке крыла.

6) Сильно выросла дальность полета тяжелых гидросамолетов, что обуславливается повышением крейсерских скоростей, их сближением с $V_{\max}$ и резким повышением весовой отдачи — до 53% („Глен Мартин-156“), позволившим увеличить запас горючего и бомбовую нагрузку.

7) Средний полетный вес тяжелых гидросамолетов возрос до 25—40 тонн. Еще резче полетный вес повысился в первые же месяцы 1938 г. (50—60 тонн), но уже с более медленным увеличением весовой отдачи.

8) Современные тяжелые гидросамолеты достигли большой автономности и надежности в летной работе, что обуславливается:

а) наличием 4—6 моторов, а также переходом ряда фирм (преимущественно в Германии) на дизельмоторы;

б) улучшившейся за счет возросших габаритов гидросамолетов большого тоннажа мореходностью;

в) увеличением удельной нагрузки на квадратный метр площади крыльев, что уменьшает зависимость полета от условий погоды;

г) совершенным оборудованием (автопилоты и т. д.).

9) Широкое применение нашли современные технические усовершенствования, позволившие удержать посадочную скорость в пределах 105—115 км/час и резко улучшившие аэродинамическое качество тяжелых гидросамолетов, а именно:

- а) применение щитков и закрылков,
- б) установка капотов НАСА колец Тавнеида,
- в) отказ от междукрыльных и надкрыльных мотоустановок,
- г) уменьшение лба непосредственно самих моторов (узкий лоб),
- д) лучшее в аэродинамическом отношении сочленение лодки и крыльев, зализы, тщательная пригонка и отделка моторных коков и т. д.,
- е) применение винтов регулируемого в полете шага и наиболее выгодный вынос их по отношению к крылу, что дало большое повышение к. п. д. винта на различных высотах.

10) Повышение потолка и скороподъемности тяжелого гидросамолета произошло за счет:

- а) применения высотных моторов с повышенной высотой,
- б) использования эффекта скоростного напора на всасывании, повысившего эту высоту,
- в) уменьшения удельной нагрузки на л. с. до 5,5—5 кг/л. с

11) Начиная находить применение мощные моторы (Пратт Уитней 1050—1500 л. с., Райт Циклон R 2600—1500 л. с., Испано-Сюиза 1500 л. с. и дизельмоторы 1000 л. с.), а также запрятывание моторов совершенно внутрь крыла (Дорнье „До-20“).

12) Начало находить применение катапультирование гидросамолетов (Гамбургер „На-139“) и конструирование комбинированных гидросамолетов (Шорт Эмпайр „Майя“) в целях обеспечения взлета перегруженного самолета и увеличения дальности его полета.

Б. СОВРЕМЕННЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ГИДРОСАМОЛЕТ.

Каков современный тяжелый гидросамолет сложившейся классической схемы?

На основе сделанного обзора, этот гидросамолет выглядит так:

- 1) Свободнонесущий моноплан с высоким расположением крыльев, положенных прямо на лодку.
- 2) Цельнометаллическая конструкция. Удобнообтекаемая и в то же самое время достаточно мореходная лодка не амфибия.
- 3) 4 мощных мотора (1000—1500 л. с.), расположенных в передней кромке крыла, закрытых удобнообтекаемыми и тщательно пригнанными капотами, коками.
- 4) Металлические 3-лопастные винты регулируемого шага.
- 5) Наличие щитков или закрылков.
- 6) У большинства — автопилоты.
- 7) Полетный вес 23—40 тонн.
- 8) Весовая отдача 45—53%.
- 9) Максимальная скорость 320—390 км/час.
- 10) V крейсерск. (средняя) = $0,85 V_{\max}$.
- 11) Посадочная скорость 105—115 км/час.

Тако
ных ка
ближай

VII. ВЫ

A. ОБЩ

Как
совре

1) Т
большо
технике
от сре
(на 80-
гидрос
подрав
сухопу
обеспе

2) Т

почти
лодка,
и пото

3) I

щики

4) I

самоле
моноп.
ками
миру,

5)

преим
крыль
кромк

6)

что о
нием

Марти

нагру

7)

25—40

1938

весов

8)

номен

12) Практический потолок 6 000 м.

13) Дальность 5 000—8 000 км.

14) Экипаж 8—10 человек.

15) Вооружение:

а) 2—3 пушки калибра 20 мм,

б) 2—4 пулеметных установки,

в) бомбовая нагрузка 5—10 тонн в зависимости от дальности полета.

К таким гидросамолетам можно отнести Сикорский „XPBS-1“, Консолидейтед „XPB 2 Y-1“, „Боинг-314“, Шорт „Эмпайр“.

Редакционная коллегия.

Сдано в набор 22/X 1938 г.,
6 1/2 печатных листов
Г—№ 148404

подписано к печати 10/XII 1938 г.,
формат бумаги 72×108^{1/16}
Заказ № 3922.

Картотипография Гидрографического управления РККФ, Ленинград, здание Главного адмиралтейства.

и
а
,

С 43 1 20.2

PI 4

ЦЕНА 1 р. 50 к.

Т
ных
ближ

VII. Е

А. О

К
совр
1)

боль
техн
от с
(на
гидр
подр
сухо
обес

2)
почт
лодж
и по
3

щик
4

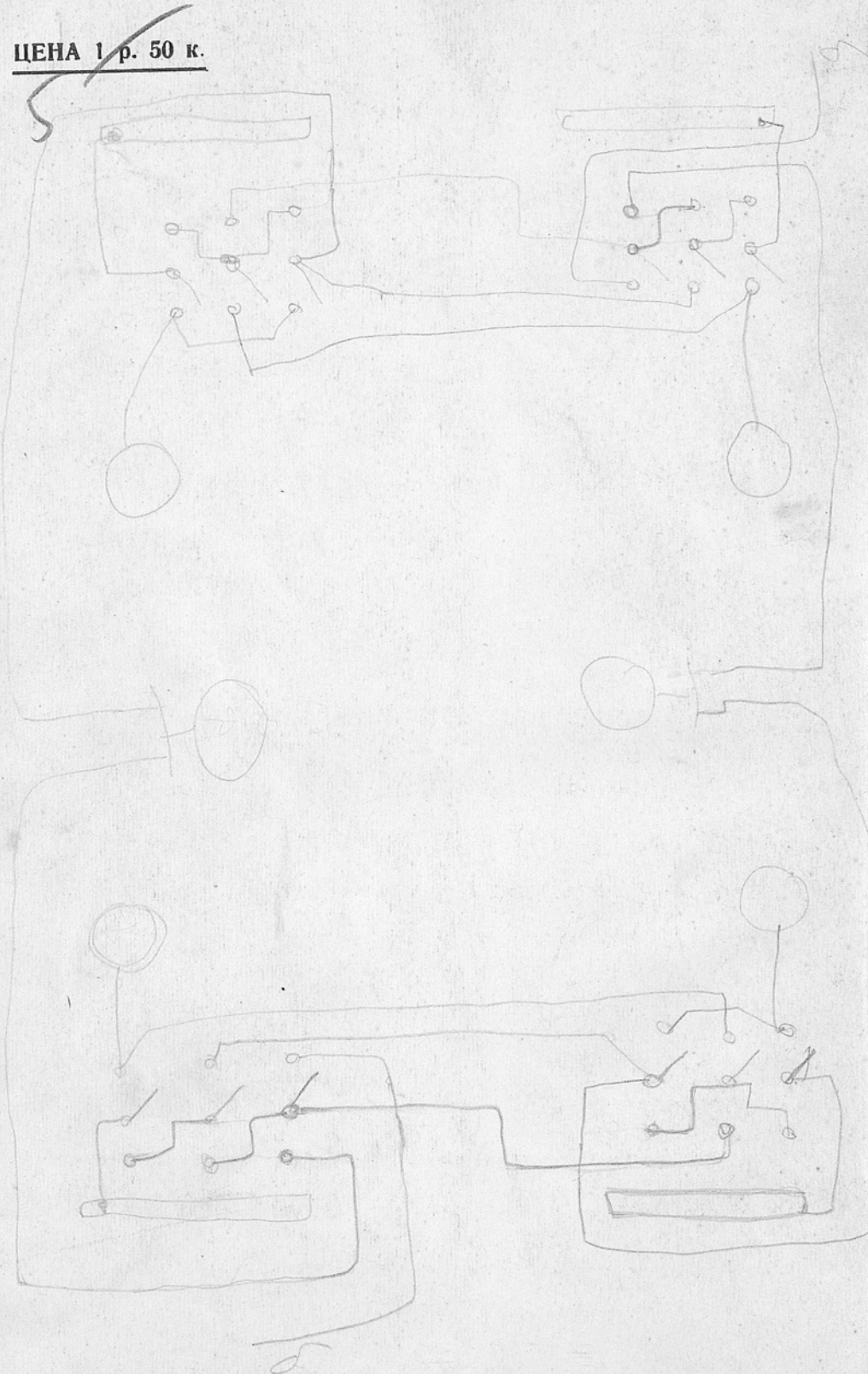
само
монс
ками
миру
5

преи
кры
кром
6

что
нием
Мар
нагр
7

25—
1938
вес
8

НОМ



12

5-

